

AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LOS ASES DE CAZA FRANCESES DE LA II GUERRA MUNDIAL
Iain Wyllie
ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

LOS ASES DE CAZA FRANCESES DE LA II GUERRA MUNDIAL



Tabla de abreviaturas utilizadas:

Abreviatura	Término	Español
LtCol.	Lieutenant Colonel	Teniente Coronel
Cdt.	Commandant	Comandante
Cne	Capitaine	Capitán
Lt	Lieutenant	Teniente
Sous Lt.	Sous Lieutenant	Alférez
Adj	Adjudant	Subteniente (suboficial)
Sgt Chef	Sergent Chef	Brigada (suboficial)
Sgt	Sergent	Sargento
Cpl.	Caporal	Cabo
GC	Groupe de Chasse	Grupo de Caza
JG	Jagdgeschwader	Ala de caza (Luftwaffe)
Flg. Off.	Flying Officer	Teniente (RAF)
Flt. Lt.	Flight Lieautenant	Capitán (RAF)

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 38



LOS ASES DE CAZA FRANCESES DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

Ilustración de portada
Esta ilustración, realizada especialmente para esta obra, describe un incidente que tuvo lugar el 29 de septiembre de 1941, cuando el *Sergent Chef* Georges Lemare, del GC I/4 interceptó frente a la costa de Senegal al hidroavión Short Sunderland N9044 'KG-C' del 204° Sqn, con base en Gibraltar. En aquella ocasión Lemare, procedente de la base de Dakar-Oukam, pilotaba el Curtiss Hawk '9', n/s 295. Aunque sus disparos consiguieron que se parase uno de los motores del hidroavión, los disparos de respuesta hicieron honor al sobrenombre 'Puercoespín volador' de este avión, y Lemare se vio obligado a dar por terminado el combate. Ambos aviones regresaron a salvo a sus respectivas bases.
En el momento en que tuvo lugar este incidente, el registro de Lemare ascendía a cuatro victorias confirmadas, entre las que se contaba un Swordfish derribado frente a las costas de Dakar casi un año antes. No consiguió alcanzar la categoría de as hasta el 20 de octubre de 1944, cuando estaba encuadrado en el regimiento *Normandie-Niémen*, fecha en la que derribó un Fw 190. Después de esta victoria consiguió derribar ocho cazas alemanes más hasta el 27 de marzo de 1945. Después de la guerra, se dedicó a la aviación civil y falleció al estrellarse a bordo de un Bloch 161 el 26 de enero de 1948. Tenía 30 años de edad.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *French Aces of World War II*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 1999

Texto original en Inglés de Barry Ketley
Ilustración de portada de Iain Wylie
Perfiles de aviones de Mark Rolfe
Ilustraciones de pilotos de Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Rolfe
Traducción: E. Carlos González Antoranz

Cea Bermúdez 39, 5°
28003 Madrid, España

Impreso en España

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4° I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-429-4
D.L.:M-5764-2001

ÍNDICE

EL PRELUDIO DE LA *BLITZKRIEG*

Al terminar la I GM, el Ejército y las Fuerzas Aéreas franceses eran, posiblemente los más poderosos y mejor equipados del mundo. Regocijados en la revancha de lo que consideraban la vergonzosa derrota francesa a manos de los prusianos en 1870, y llorando la pérdida de casi millón y medio de muertos en el reciente conflicto, la vengativa Francia no estaba de humor para mostrarse magnánima hacia los derrotados alemanes. La consecuencia fue el Tratado de Versalles, que impuso severas condiciones a los perdedores, y fueron precisamente esas condiciones las que crearon un amargo resentimiento en Alemania, y sembraron la semilla del conflicto de proporciones mucho mayores que estalló en 1939.

Tras haber ganado 'la guerra que acabaría con todas las guerras', durante los años 20 y 30, los mandos militares de las naciones victoriosas en Europa se esforzaron por encontrar un cometido significativo para sus ejércitos.

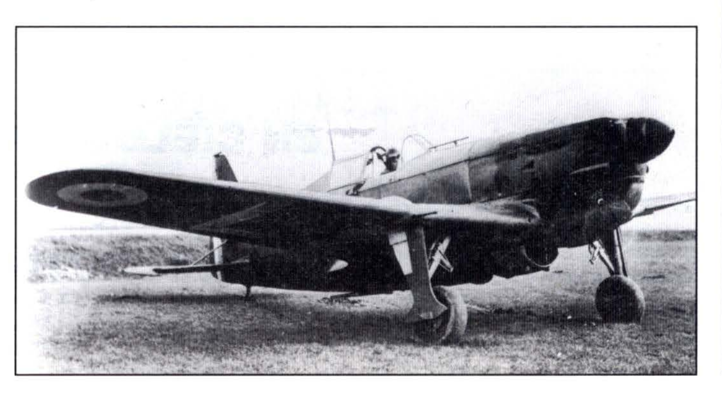
En Francia, se produjo una especie de *impasse* en el pensamiento militar, fomentado por un clima de continua inestabilidad y parsimonia política. Y lo que es aún peor, el recuerdo del terrible número de muertos caídos durante la gran guerra parecía haber creado una mentalidad de 'sitio', cuyo resultado fue la construcción, enormemente costosa, de la serie de fortificaciones a lo largo de la frontera franco-alemana conocida como la Línea Maginot. Esta empresa absorbió la mayor parte del presupuesto militar y ralentizó la adquisición y desarrollo de materiales más modernos, especialmente de aviones. Tanto era así, que mientras los miembros de la cúpula militar francesa (muchos de los cuales habían superado con mucho la edad de retiro) se refugiaban tras las murallas de su fortaleza, no sólo dejaron de desarrollar una doctrina operacional coherente para su fuerza aérea, la *Armée de l'Air*, sino que en esencia, sus planes consistían en volver a librar la I GM.

El 1 de abril de 1933 la *Aéronautique Militaire* se convirtió en *Armée de l'Air*, y se constituyó como parte independiente dentro de las Fuerzas Armadas francesas. Hasta esa fecha, la *Aéronautique Militaire* había tenido con el Ejército francés una relación similar a la del *Royal Flying Corps* ('Real Cuerpo de Aviación') con el ejército británico.

El Mando Aéreo, tras reconocer la decadencia en la que habían caído sus Fuerzas Aéreas, inició de inmediato una serie de estudios de planeamiento para reequipar y revigorizar sus escuadrones, pero sus intenciones se vieron gravemente obstaculizadas por consideraciones de orden político y económico.



El *Adj.* Denis Ponteins del GC II/7 posando delante de su MS 406. Ponteins consiguió seis victorias confirmadas y una probable durante la batalla de Francia antes de ser herido de gravedad. Pasó el resto de la guerra en las filas de la resistencia.



El pilar de los escuadrones de caza franceses durante 1939-40 era el Morane Saulnier MS.406. Era un aparato enormemente complicado, con muchos sistemas neumáticos y un solo proyectil podía dejarlo fuera de combate.

El 1 de enero de 1937, la *Armée de l'Air* tenía en plantilla 795 cazas, de los cuales sólo 278 eran considerados 'modernos' –se trataba fundamentalmente de variantes del Dewoitine de la serie D.500 con tren de aterrizaje fijo–. Los diversos estudios de planeamiento que se habían iniciado en 1933 culminaron en 1938 con el Plan V(5). Según él, la *Armée de l'Air* recibiría 1.373 cazas de nueva generación distribuidos de la forma siguiente:

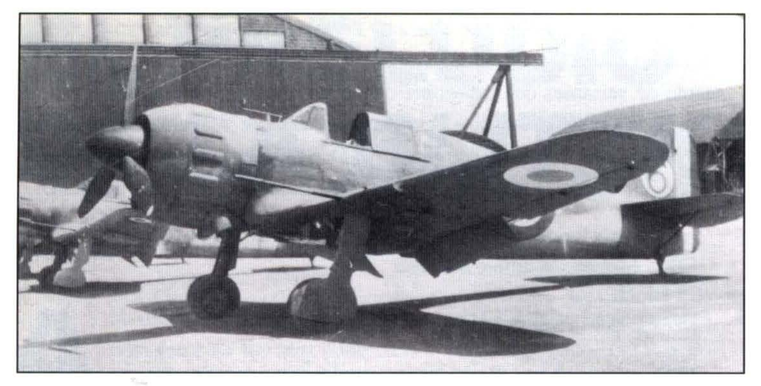
16 Morane Saulnier MS. 405
1.045 Morane Saulnier MS.406
25 Bloch 150
287 cazas biplaza Potez 630/631

Pero este ambicioso plan estaba más allá de la capacidad de la industria aeronáutica francesa, que entonces estaba afectada por la ineficiencia, la agitación industrial y los sabotajes deliberados. Consecuentemente, en abril de 1938 los 2.303 cazas necesarios según el Plan V habían quedado distribuidos de la siguiente manera:

1.061 Morane Saulnier MS.405/406
200 Curtiss Hawk 75
120 Caudron-Renault 714
200 Dewoitine D.520
290 cazas biplaza Potez 630/631



El MS.406 Nº 169 (matrícula militar N489) del GC III/6 hace perfectamente 'el pino' el 26 de septiembre de 1939 en Chartres. Su piloto, *Sgt.* Grosdemanche, salió ileso del incidente. Aterrizajes como éste no eran raros en los aeródromos de hierba de la época, muchos de los cuales no se diferenciaban mucho de los utilizados durante la I GM.



Un Bloch 152 de la *4ème Escadrille* (cuyo emblema del gallardete puede verse detrás de la cúpula) del GC II/8 en Marignane a finales de 1940.

Uno de los principales motivos de la crónica escasez de equipamiento de la *Armée de l'Air* era el hecho de que el nuevo jefe de la Fuerza Aérea, el as de caza de la I GM, *Général* Joseph Vuillemin, estaba bajo las órdenes del anciano *Général* Gamelin, Jefe del Estado Mayor de la Defensa. Gamelin, que era un tradicionalista de la milicia, se aseguró de que el Ejército recibiese la parte del león del presupuesto de defensa. Lo que sería, fatalmente, de enorme trascendencia a largo plazo, fue que sus puntos de vista radicalmente conservadores sobre el arma aérea nunca fuesen contestados por el aletargado Vuillemin.

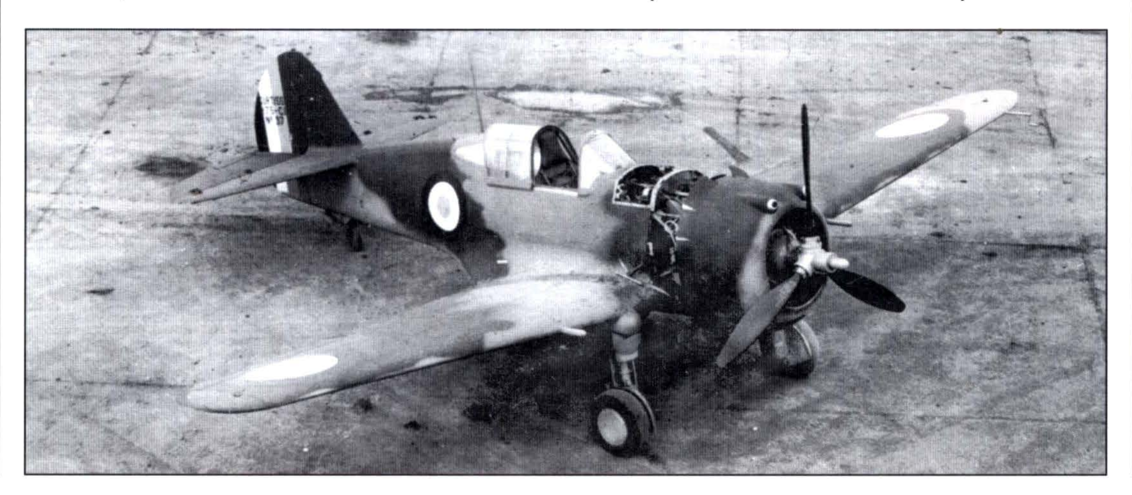
El importantísimo aspecto de la cooperación entre el Ejército y la Fuerza Aérea, que con tanta maestría supo desarrollar la Wehrmacht y emplear con efectos devastadores en 1940, fue olímpicamente ignorado. De hecho, el plan de instrucción oficial del Ejército francés asignaba a la artillería la fundamental misión de atacar al enemigo en tierra –sólo las concentraciones de tropas se consideraban objetivos adecuados para la Fuerza Aérea–. El plan de instrucción continuaba diciendo que 'es conveniente dejar a los jefes de la Fuerza Aérea iniciativa para lanzar sus ataques'. Apenas sorprende que en el verano de 1940 resultase prácticamente imposible desarrollar contraataques bien coordinados contra los Panzers.

En septiembre de 1938 se produjo la Crisis de Munich y el desmembramiento de Checoslovaquia. El paso hacia la guerra se aceleraba.

Se hicieron frenéticos esfuerzos para cumplimentar los requerimientos del Plan V (y sus programas subordinados), pero el fruto de los años de negligencia fue que mientras los fuselajes de los aviones salían de las fábricas, había una escasez crítica de componentes tan importantes como hélices y motores, lo cual redujo el número de aparatos *bon de guerre* ('aptos para el combate') en los escuadrones.

Ésa era la situación al amanecer del 1 de septiembre de 1939. La *Armée de l'Air* había aceptado en su inventario una variopinta colección

Éste es el Curtiss HH75A-1 Hawk s/n 37 (matrícula militar X-836) posando como una modelo. Los primeros 41 aviones entregados tenían sólo cuatro ametralladoras como el que vemos aquí. Los Hawks resultaron ser los cazas más eficaces de que disponían los franceses en el verano de 1940, ya que la mayoría de los ases más destacados de ese periodo pilotaban este avión de Curtiss importado.



de aviones (totalizando 1.155 aviones) distribuidos de la siguiente forma:

573 Morane Saulnier MS.405/406
120 Bloch 151/152
172 Curtiss Hawk 75
7 Caudron Renault 714
0 Dewoitine 520
290 cazas biplaza Potez 630/631

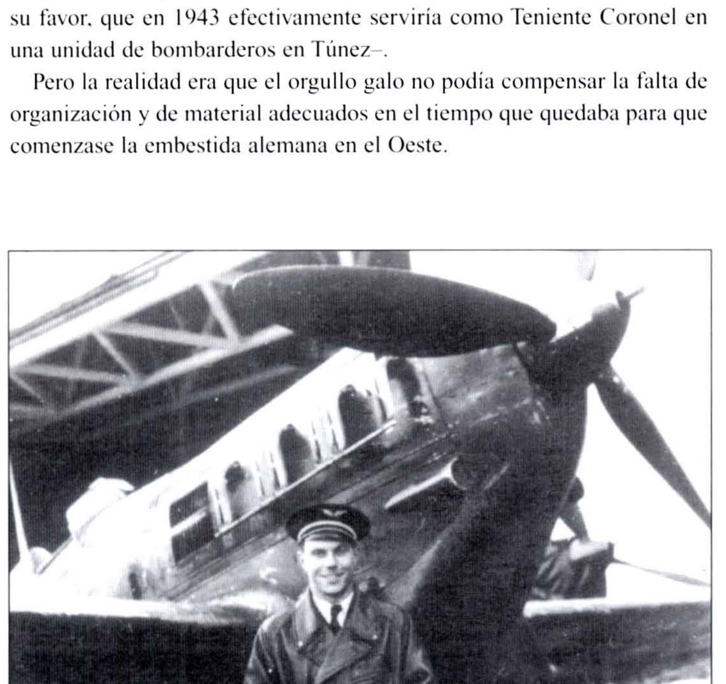


El *Sous Lt.* François Warnier delante de su Hawk en Suippes poco antes de la batalla de Francia. Warnier consiguió ocho victorias confirmadas y dos probables entre el 20 de septiembre de 1939 y el 5 de mayo de 1940 mientras prestó servicio en el GC I/5.

Estas cifras representan los totales en plantilla, incluidos los aparatos asignados a las escuelas de caza y a las colonias francesas. No están incluidos muchos cientos de aviones anticuados y desfasados, como los Dewoitine de la serie D.500 con los que todavía estaban equipadas algunas unidades de combate. Pero lo que estas cifras no revelan es el hecho de que muchos de los nuevos aparatos no habían llegado todavía a las unidades de caza del frente. En particular, muchos de los Blochs todavía no tenían instalados elementos tan necesarios como las hélices o los visores de puntería.

Las muchas deficiencias de la lentamente resurgente *Armée de l'Air* no afectaban a su personal. El coraje y el *élan* tradicionales de los franceses no faltaban, de hecho el *Général* Vuillemin había declarado que si estallaba la guerra su deseo era dimitir de su cargo como Jefe del Estado Mayor del Aire y morir en un bombardero sobre Berlín –debe decirse, en su favor, que en 1943 efectivamente serviría como Teniente Coronel en una unidad de bombarderos en Túnez–.

Pero la realidad era que el orgullo galo no podía compensar la falta de organización y de material adecuados en el tiempo que quedaba para que comenzase la embestida alemana en el Oeste.



En 1939 todavía quedaban en servicio muchos cazas obsoletos como el Dewoitine D.510, que aquí vemos detrás del *Sous Lt.* Robert Thollon. Thollon fue uno de los pocos ases que pilotaron el Bloch 152, anotándose ocho victorias confirmadas mientras estuvo encuadrado en el GC I/8.

DRÔLE DE GUERRE

Cuando expiró el ultimátum británico para la declaración de guerra (presentada algunas horas antes que la de Francia) los elementos avanzados de la Fuerza Aérea de Ataque Avanzada (AASF) estaban ya llegando a sus nuevas bases situadas en territorio francés. Las unidades francesas comenzaron a desplegarse en sus aeródromos satélites, los ejércitos aliados se dispersaron a lo largo de la frontera de acuerdo con su estrategia defensiva, y todos se mantuvieron alerta a la espera de que los alemanes hiciesen el primer movimiento. Y esperaron.

El 8 de septiembre tuvo lugar el primer choque entre la Armée *de l'Air* y la Luftwaffe cerca de Landau cuando cinco Curtiss Hawks del GC II/4, que escoltaban a un avión de observación, fueron atacados por cuatro Messerschmitt BF 109. En el breve combate aéreo que se entabló, dos de los aviones alemanes fueron derribados por el *Adjundant* Villey y el *Sergent Chef* Casenobe, materializando las primeras victorias de la Armée *de l'Air* en la II GM. Jean Casenobe conseguiría acumular cinco o seis victorias más antes del armisticio de junio de 1940, pero acabó perdiendo la vida en un accidente en el norte de África en febrero de 1943.

Las operaciones de este tipo fueron el patrón diario durante las semanas siguientes, en el transcurso de las cuales los aviones de reconocimiento de ambos bandos intentaban determinar lo que estaba haciendo el enemigo, mientras que los cazas que los protegían hacían cuanto podían para evitar que fuesen derribados.

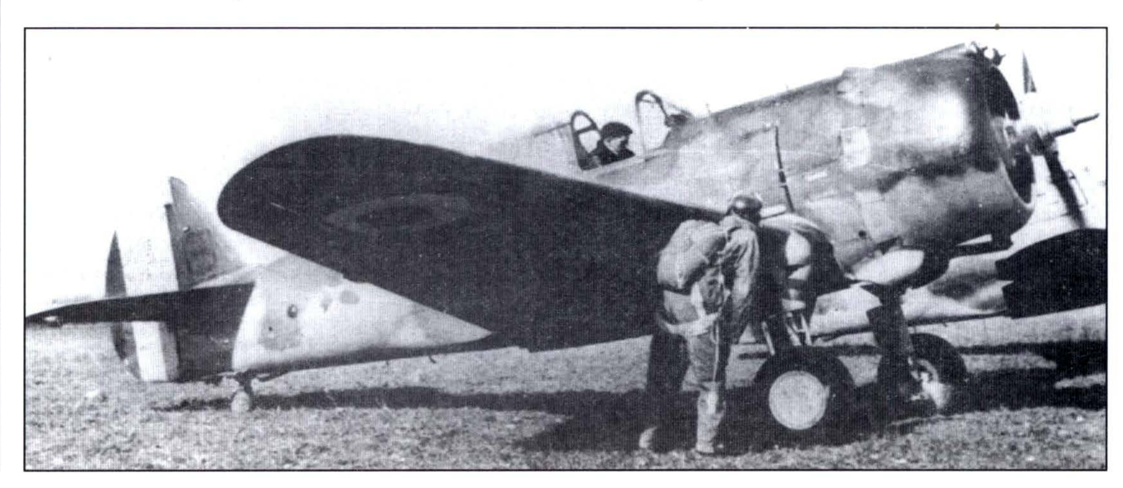
Durante el primer mes de guerra, la Armée *de l'Air* perdió 10 cazas en combates aéreos (6 Curtiss Hawks y 4 Morane Saulnier MS.406) a cambio del derribo de 20 Bf 109.

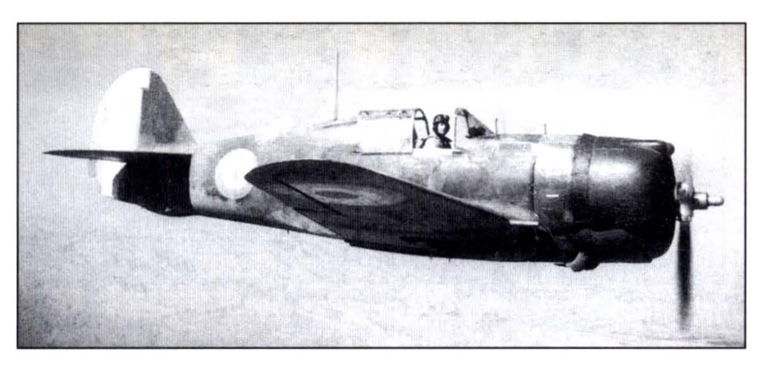
Sin embargo, las unidades de reconocimiento táctico francesas habían sufrido un castigo bastante peor. Al aumentar la frecuencia y ferocidad de los combates aéreos, quedaron inmediatamente en evidencia las deficiencias de los anticuados aparatos de reconocimiento y observación franceses, pese a que los cazas hacían cuanto podían para protegerlos (19 habían sido derribados al terminar el mes). Esto, sumado a la timidez general del Alto Mando francés, condujo a la retirada de casi todos estos aviones de las ope-



El *Sgt.* Jean Gisclon delante de su Hawk en Toul, en mayo de 1940. Se distingue con claridad el emblema de la cigüeña del SPA 167, la *4ème Escadrille* del GC II/5. La colocación y el tamaño de los diversos emblemas de *escadrille* variaban mucho.

Un piloto se dedica al ancestral ritual de las comprobaciones previas al vuelo mientras su jefe de mecánicos calienta el motor de su Hawk 75. Este aparato en concreto (n/s 83) fue fotografiado, al parecer, cuando estaba encuadrado en una unidad de adiestramiento avanzado (CIC) durante los meses anteriores a la campaña de 1940.





El Hawk era un avión fuerte, con demasiada experiencia en combate como para acabar en unidades de entrenamiento. Este avión sobrevuela el norte de África en 1943, pero parece ligeramente diferente a aquellos utilizados entre 1939 y 1940.

raciones diurnas para evitar mayores pérdidas. En consecuencia, en octubre de 1939, las actividades francesas de reconocimiento para determinar los movimientos e intenciones de los alemanes quedaron prácticamente anuladas.

Durante el mes de octubre, la mayor parte de la actividad aérea quedó restringida a causa del mal tiempo, y los cazas tuvieron pocas ocasiones de incrementar sus registros. Sólo cuatro Henschel Hs 126 de reconocimiento fueron derribados por los franceses durante todo el mes, repartiéndose los honores equitativamente entre los Hawks y los Moranes. Estos aviones conseguían, más o menos, defenderse contra los Messerschmitt Bf 109 de la Luftwaffe, pero la necesidad de contar con cazas más modernos era evidente. A la vista de la situación, el Alto Mando francés decidió llevar a cabo una reorganización de la *Aviation de Chasse* aprovechando la llegada, según se esperaba, del Dewoitine D.520 durante los primeros meses de 1940.

Este plan, que se pretendía estuviese completado para mayo de 1940, demandaba la introducción con carácter urgente del D.520, el Bloch 152 y, eventualmente, del Arsenal VG.33 en 15 *Groupes de Chasse* que estaban equipados con los Dewoitine D.500/501 y los MS.406. Simultáneamente, se esperaba poder realizar modificaciones progresivas a los aviones que ya estaban en servicio, que consistirían en la instalación de hélices de paso variable, revestimiento con placas blindadas y mejoras en el armamento. Es fácil imaginar las dificultades a las que se enfrentaban las tripulaciones de tierra, que ya eran muchas, al tener que atender a los problemas que presentaba la entrada en servicio de tantos aviones diferentes.

Noviembre empezó bastante tranquilo, y hubo tiempo para introducir un cambio importante en el sistema de mando táctico de la Armée *de l'Air*, en virtud del cual, las excesivamente complejas *escadres* utilizadas hasta entonces fueron sustituidas por *Zones d'Operations Aèriènnes*, a partir del día 21 de aquel mes.

A primeras horas de la tarde del domingo 6 de noviembre tuvo lugar uno de los más feroces (y en Francia uno de los más célebres) combates aéreos hasta aquel momento, cuando nueve Hawks del GC II/5, que escoltaban a un Potez 63 del GR II/22 en una misión de reconocimiento sobre el río Sarre, se encontraron con una gran formación de Bf 109D del I/ZG 2 que volaba a unos 16.000 pies. La formación alemana, al mando de Hannes Gentzen, el as de la campaña de Polonia, estaba compuesta por un número estimado de 27 Bf 109 –20 volaban a la misma altitud con el sol de espaldas con respecto a los franceses, y el resto 2.000 pies más arriba–. Cuando los franceses viraron para dirigirse contra ellos, los alemanes atacaron, y el encuentro se dividió rápidamente en una serie de combates aéreos individuales.

El *Sergent* Edouard Salès consiguió las dos primeras de sus siete victorias confirmadas al perseguir a un Bf 109 hasta una altura de 500 pies, donde el piloto enemigo saltó en paracaídas, seguida rápidamente por el derribo de otro que se estrelló en un bosque cercano al Sarre. Otro futuro as, el *Sergent* André Legrand, reclamó su segunda y tercera victorias también durante este

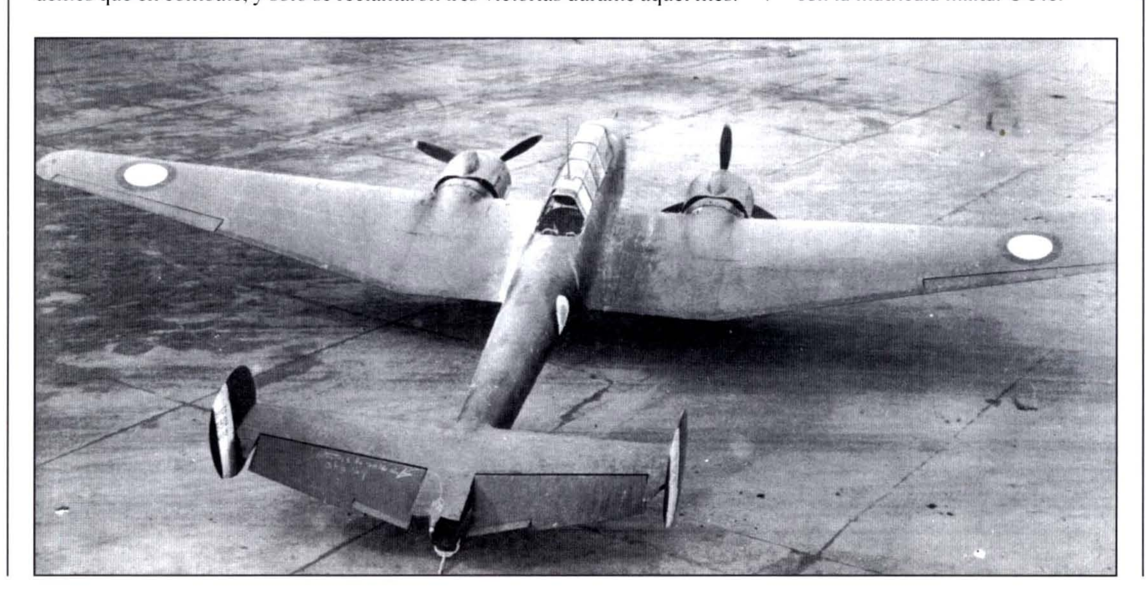
combate. El número de derribos reclamados fue de cinco confirmados y cinco probables frente a la pérdida del aparato del *Lt.* Pierre Houze, que efectuó un aterrizaje forzoso en el aeródromo de Toul, sin que el piloto sufriese daño alguno, después de un combate contra el mismo Gentzen. El balance final fue reducido, tal vez injustamente para los pilotos franceses, a cuatro victorias confirmadas y cuatro probables. Aquella misma tarde Gentzen fue llamado a Berlín para dar explicaciones. Los Hawks habían demostrado claramente su superioridad sobre el Bf 109D, pero el cada vez mayor número de Bf 109E iba a hacer que los futuros combates estuviesen mucho menos desequilibrados.



El Hawk 75A-1 n/s 2 (matrícula militar X-801) '12' del *Sgt.* Gisclon del GC II/5 en Reims inmediatamente antes del estallar la guerra. Lleva el emblema del SPA 167 pintado sobre la parte trasera del fuselaje y luce un camuflaje con tonos inusualmente nítidos.

El mal tiempo obligó a restringir la mayor parte de la actividad aérea hasta el 21 de noviembre, cuando Edouard Salès se convirtió en una suerte de especialista en derribar Dornier al repetir su hazaña del día 7 de aquel mes cuando, acompañado por el *Lt.* Tremolet, atacó a otro Do 17P de la 3.(F)/22 al norte de Morhange. Éste también se estrelló, y dos de los miembros de su tripulación sobrevivieron para luego ser hechos prisioneros. Al día siguiente, tres formaciones enlazadas de MS.406 del GC I/3, II/6 y III/7, que escoltaban a varios aparatos de reconocimiento sobre la zona de acción del IV Ejército francés, fueron atacadas por Bf 109 del I/JG 76 y I/JG 51. En el curso de los feroces combates aéreos que se entablaron fueron derribados dos cazas alemanes de la JG 76 (los pilotos fueron hechos prisioneros) pero uno de los aviones del GC II/6 y dos del GC III/7 fueron también abatidos, y uno de los pilotos fue herido levemente. Un botín inesperado para los franceses fue un Bf 109E intacto que aterrizó cerca de la frontera con Alemania por haberse desorientado su piloto durante aquel combate. El peor tiempo que se recordaba desde hacía muchos años, que reinó durante la mayor parte de diciembre de 1939, impidió la mayor parte de la actividad aérea. Las condiciones climatológicas era tan malas que se perdieron más pilotos en accidentes que en combate, y sólo se reclamaron tres victorias durante aquel mes.

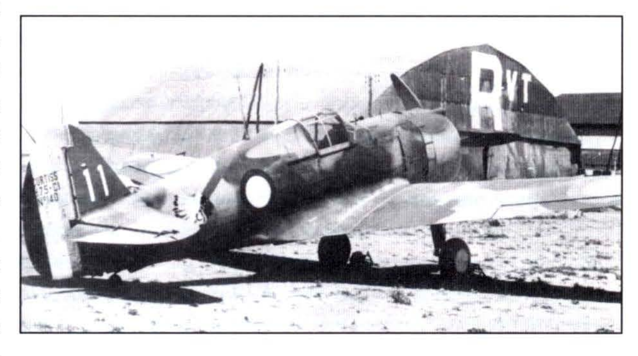
El equipo principal de las unidades de caza nocturna y de cazas biplazas estaba constituido por el Potez 630. Su gran similitud con el Bf 110, que produjo tantos problemas de identificación en ambos bandos, resulta bastante evidente en esta imagen. Éste es, casi con toda seguridad, el tercer aparato que se fabricó, con la matrícula militar C-515.

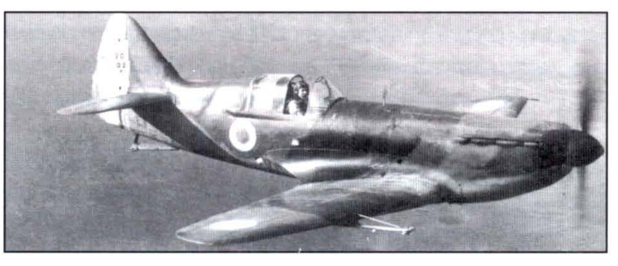


ANTES DE LA TORMENTA

Después de haber ocupado Polonia, las fuerzas alemanas desplegadas en el Oeste fueron aumentado gradualmente durante los primeros meses de 1940 preparándose para el 'Schelschnitt de otoño', el ataque en masa contra los Países Bajos y Francia. Los encuentros entre los pilotos franceses y alemanes empezaron a producirse con mayor frecuencia, y el primero de ellos tuvo lugar el 2 de enero cuando una docena de Hawks del GC II/5 derribaron un Bf 109E del I/JG 53, aunque los franceses no reclamaron la victoria. Los Moranes del GC II/7 entraron en acción al día siguiente, y reclamaron un Bf 109D sin sufrir ninguna baja. Transcurrió una semana sin que se realizasen operaciones a causa del mal tiempo, pero el día 10, el *Sgt.* André Legrand, a los mandos de un Hawk del GC II/5, derribó un Bf 109 del I/JG 2 que constituía su cuarta victoria. Un día después, el piloto que se convertiría en el 'as de ases' francés durante la batalla de Francia, el *Lt.* Edmond Marin La Meslée, acompañado por su compañero del GC I75, *Sus Lt.* Rey, sorprendieron a un Do 17P de la 3(F)/11 que volaba a 22.000 pies sobre Verdún. Los disparos de sus Hawks derribaron al Dornier cerca de la frontera, donde la tripulación fue capturada. Ésta era la primera de las 16 victorias confirmadas y 4 probables que conseguiría durante la batalla de Francia. Después, al igual que muchos otros ases antes que él, perdería la vida, cuando se dedicaba a misiones de ataque a tierra, al ser alcanzado su avión por los disparos antiaéreos sobre Alemania el 4 de febrero de 1945.

La *1ère Escadrille* del GC II/5 era la sucesora del escuadrón *Lafayette* de la I GM. En esta fotografía, el Curtiss H-75A-2 n/s 140 (matrícula militar U-041) luce claramente el famoso emblema de la cabeza de sioux sobre una franja diagonal verde.





El D.520, que acababa de entrar en servicio, en el momento que comenzó el ataque alemán en mayo de 1940, era posiblemente el mejor caza de que disponían los franceses. Éste es el segundo prototipo con el n/s 02, al que vemos mientras es sometido a pruebas en el CEMA, en Villacoublay, durante el verano de 1939.

El 13 de febrero se consiguió una notable victoria cuando un Do 17S-0 de la 1(F)/ObdL, que volaba a gran altura, pilotado por el *Lt.* Rosarius, fue interceptado por el *Cne.* Barbier y el *Sgt.* Lemare del GC I/4. Después de una larga persecución hasta llegar al nivel del mar, el Dornier terminó estrellándose –quedó casi intacto cerca de Calais–, y su tripulación fue capturada. El equipo fotográfico del avión resultó de excepcional interés para los franceses. La victoria fue compartida por los dos pilotos, y representaba la primera de las 13 victorias de Georges Lemare, incluyendo las conseguidas tanto con las fuerzas de Vichy como con el grupo *Normandie-Niémen* en Rusia. De nuevo el mal tiempo obligó a restringir la actividad, con el resultado de que se reclamó una sola victoria más (un Bf 109E de la 2/JG 54 derribado por el *Lt.* Gruyelle, del GC II/7 a bordo de un MS.406) antes de que acabase el mes.

El invierno recrudeció su rigor a lo largo del mes de febrero, a consecuencia de lo cual no se consiguió ni una sola victoria, aunque tres pilotos perdieron la vida en accidentes. Marzo fue un poco mejor, con accio-



Un anónimo piloto de caza francés muestra el equipo que vestía en la cabina de su aparato. Aparte de la caja de control de la radio situada sobre su pecho, lleva también un regulador y mascarilla de oxígeno, así como un paracaídas y el casco de vuelo de cuero rígido. Comparados con sus colegas de la RAF y la Luftwaffe, parece ser que los pilotos franceses llevaban un equipo bastante voluminoso.

nes esporádicas que resultaron en que el GC III/6 y el GC II/7 reclamasen el derribo de un Do 17 cada uno. Sin embargo, las bajas en combate y en accidentes seguían aumentando. Un mal presagio fue la pérdida de cuatro MS.406 del GC III/7 en el curso de un solo combate que tuvo lugar el último día del mes, a consecuencia de lo cual todos sus pilotos murieron o fueron heridos, y otros tres aviones sufrieron daños. Los vencedores fueron los Bf 109E del II/JG 53.

Abril comenzó con una lenta mejora del tiempo y algunos breves combates entre los bandos opuestos. Dos Moranes del GC II/2 sorprendieron a un Do 17 de la 4(F)/11, que fue derribado cerca de Sedan, mientras que otros 10 MS.406 del GC I72 entablaron combate contra 8 Bf 109 del II/JG 52 en el curso de su primer combate serio de la guerra. En una confusa refriega, los Moranes reclamaron haber dañado uno de los Bf 109. Mientras tanto, cinco Hawks del GC/I/5 descubrieron a un Do 215 de la 3(F)/ObdL cerca de Longwy, aunque el bombardero consiguió escapar después de dañar ligeramente a uno de sus atacantes. A primeras horas de la tarde, dos MS.406 del GC II72 reclamaron el derribo de un He 111. Ningún caza francés fue abatido aquel día.

Al día siguiente, el GC II/3 reclamó el derribo de un Bf 110 y de un Do 215, pero un piloto del GC I72 perdió la vida cuando intentaba aterrizar con su avión dañado. El día 4 llegaron las desalentadoras noticias de la invasión de Noruega y Dinamarca por los alemanes. Después siguieron unos cuantos días tranquilos, probablemente porque la Luftwaffe estaba ocupada en Noruega, y hasta el día 7 no se produjo el siguiente encuentro. Por la mañana, los MS.406 del GC III/6 y del GC III/2 intentaron dar alcance a un Do 17 que volaba a gran altura. Como los cazas sólo eran ligeramente más rápidos, no consiguieron más que producirle algunos daños, y el aparato enemigo logró escapar. Poco después, una docena de Moranes del GC I/2 sorprendieron a seis Bf 109 del I/JG 54 cerca de Estrasburgo y les atacaron desde una altura superior. Uno de ellos fue derribado por los 'Cicognes', pero el *Cne.* Vidal perdió la vida cuando su paracaídas se enganchó en la cola de su aparato después de haber saltado.

Aquel mismo día, más tarde, le llegó a los franceses el turno de ser sorprendidos cuando una formación de Moranes del GC III/3 fue atacada por sorpresa por los Bf 109 del II/JG 53. El *Cne.* André Richard murió al realizar un aterrizaje forzoso. Por la tarde, el I/ZG 2, recién equipado con Bf 110 C, se encontró con una formación mixta compuesta por Hawks y Moranes pertenecientes al GC I/5 y al GC III/6, respectivamente. Dos de los Messerschmitts fueron derribados por los Hawks, pero el *Adj. Chef* Salmand perdió la vida cuando su H-75 fue alcanzado por los disparos del *Hpt.* Hannes Gentzen. A última hora de la tarde los franceses consiguieron compensar en parte sus bajas cuando los Moranes del GC I76 y del GC II/7 derribaron un Ju 52 con equipo especial que realizaba una misión de inteligencia para obtener señales de radio.

Durante los días siguientes las malas condiciones meteorológicas restringieron las actividades hasta el 20 de abril, al producirse un notable incidente cuando un Ju 88 de la 4(F)/121(que posiblemente estuviese ya dañado) en misión de reconocimiento a gran altura fue sorprendido por el *Adj.* Amouroux del GC II/9, y derribado, lo que constituyó la primera victoria jamás conseguida por un Bloch 152. Un encarnizado encuentro entre los Moranes del GC II/7 y los Bf 109 de la 2/JG 54 que también había



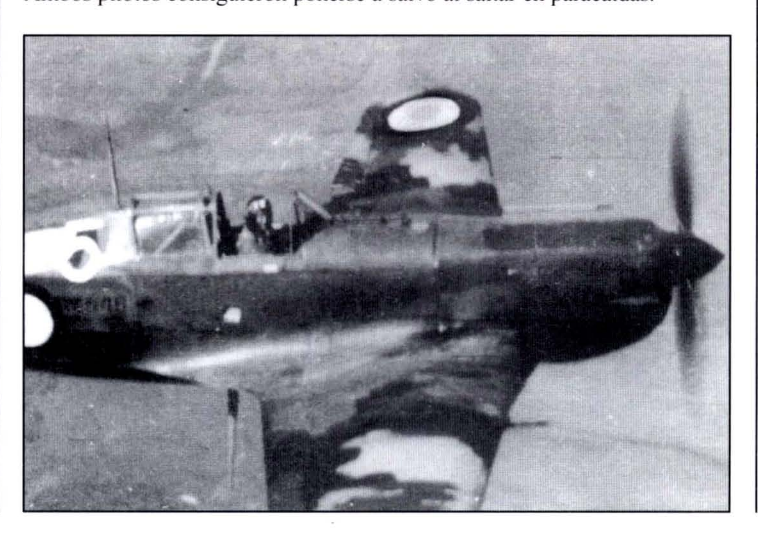
Un grupo en el que están algunos de los más célebres ases de la batalla de Francia, todos los cuales pertenecían al GC I/5. Son, empezando por la izquierda, el *Sgt.* Gérard Muselli (6 victorias confirmadas y 4 probables), *Sgt. Chef* Léon Vullemain (11 y 4), el piloto checo *Sgt.* Frantisek Prina (11 y 2), el *Lt.* Edmond Marin la Meslée (16 y 4) y el *Lt.* Marcel Rouquette (10 y 4). Detrás de ellos está el avión de Accart, que luce el emblema de unidad del SPA 67.

tenido lugar aquel día permitió a Pierre Boillot obtener su primera victoria, al hacer estallar el avión del *Lt.* Helmut Hoch con los disparos de su cañón de 20 mm. Más tarde, una gran formación de H-75 del GC II/4 recibió un duro castigo a cargo de los Bf 109 del III/JG 53, al ser derribado uno de los Hawks y resultar herido otro piloto. Los cazas de ambos bandos hacían todo lo que podían, pero los aparatos de reconocimiento y los bombarderos a los que trataban de proteger eran derribados con decepcionante regularidad. Un solitario He 111 de la KG 54 fue derribado cerca de Maastricht por los esfuerzos combinados de varios pilotos de los Moranes del GC II/3, entre los que estaba el futuro as Martin Loï. Ésta representaba la primera de sus cinco victorias confirmadas.

Pese a que el tiempo mejoraba, hubo poca acción para los pilotos franceses hasta el final del mes, y sólo se consiguieron las victorias confirmadas sobre dos Do 17 y un Bf 109. El derribo de uno de los Dorniers fue compartido por los ases Edouard Salès y Pierre Villasecque y otros pilotos del GC II/5. Durante este período no fue abatido en combate ningún caza, aunque cuatro de ellos se estrellaron a causa de accidentes (casualmente, uno por cada uno de los cuatro tipos principales de aviones en servicio) y murieron los pilotos en todos los casos.

A pesar de la aceleración del programa francés de fabricación de aviones, los *groupes* seguían todavía desesperadamente escasos de equipamiento moderno. Mientras iba avanzando la cuenta atrás para la *Blitzkrieg*, no había todavía ni una sola unidad de combate equipada con el D.520, aunque sí se disponía de más unidades de Bloch 152.

Durante los nueve primeros días de mayo, la Luftwaffe reservó sus fuerzas para la inminente ofensiva, aunque los franceses se entretuvieron persiguiendo a los Do 17, He 111 y Ju 88 de reconocimiento fotográfico. Durante la calma que precedió a la tempestad, no se reclamó ni una sola victoria, y las únicas perdidas fueron un par de H-75 del GC II/5 (pilotados por el as Edouard Salès y el *Adj. Chef* Delannoy) que chocaron durante un ejercicio. Ambos pilotos consiguieron ponerse a salvo al saltar en paracaídas.



Una poco frecuente imagen en vuelo del MS.406 n/s 546 (matrícula militar N-964) perteneciente a la *5ème Escadrille* del GC III/6 a su regreso de una misión durante la primavera de 1940.

BLITZKRIEG

A las 05:35 horas del 10 de mayo de 1940, las fuerzas alemanas lanzaron una de las operaciones militares más importantes de la historia. Hasta aquella fecha, los cazas de la *Armée de l'Air* habían conseguido anotarse 70 victorias confirmadas, la mayoría de ellas a cargo del GC II/4 y del GC II/5 equipados con H-75. Para conseguirlo, 13 pilotos habían perdido la vida y 15 habían resultado heridos, y 28 cazas se habían perdido. Pero para las unidades de reconocimiento y bombarderos, la suerte había sido mucho peor.

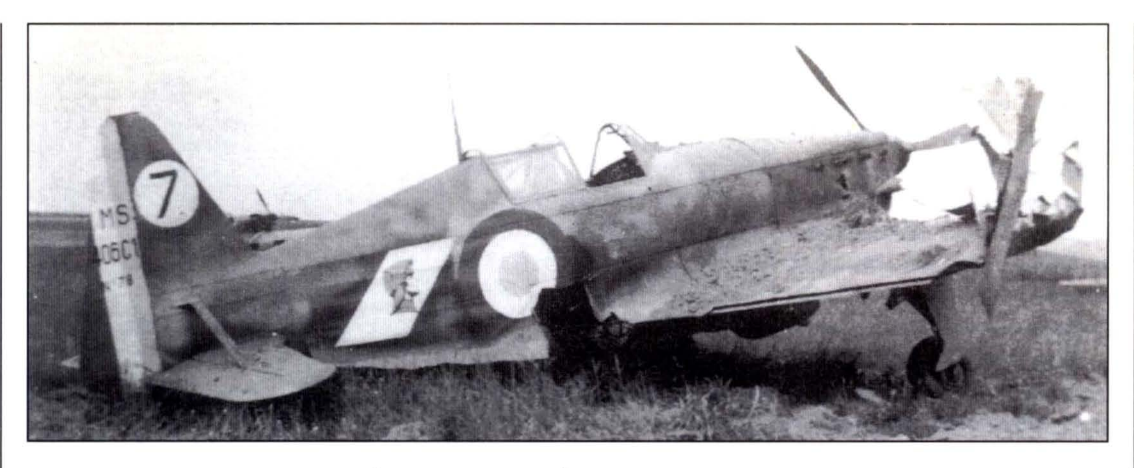
Por la experiencia conseguida en Polonia y Noruega, la Luftwaffe esperaba encontrar a los franceses, y a sus aliados de la RAF, poco preparados para hacer frente a sus primeros ataques. En este aspecto iban a quedar, por lo general, decepcionados. La mayoría de los aeródromos donde se alojaban las unidades de caza, que ya esperaban que se produjesen problemas, estaban totalmente activos desde las primeras luces del día, y ya tenían patrullas de alerta en el aire. En Suippes, dos Hawks del GC I/5 habían estado realizando uno de estos vuelos desde las 04:45 horas. Uno de los aviones se había visto obligado a regresar a la base a causa de problemas en el motor, pero el otro, pilotado por el *Sgt.Chef* François Morel, continuó en el aire. De pronto se encontró con una formación de siete Bf 110, Morel atacó y derribó a uno de ellos que se precipitó en llamas, pero, inmediatamente, tuvo que lanzarse en un vertiginoso picado para huir del resto del grupo. Morel, que era amigo del as Jean Accart, ya había reclamado el derribo de un Do 17 en abril, y antes de perder la vida en combate el 18 de mayo, había conseguido anotarse 10 victorias confirmadas y 2 probables. Mientras Morel derribaba su Bf 110, Accart también estaba enzarzado en combate contra los enjambres de aparatos enemigos con los que se había encontrado después de haber despegado al alba (junto con el as checo Frantisek Perina):

'Elevándome desde las tinieblas en rápida ascensión, sin instrucciones del control de caza, puse rumbo hacia el Este, donde pude observar un grupo de estelas de vapor iluminadas por el sol naciente. Con Perina un poco más abajo y detrás de mí, ascendí en vuelo nivelado hacia ellos pero no conseguí alcanzarles, de modo que decidí patrullar en el sector del segundo ejército, entre Sedán y Verdún. El sol estaba ya alto cuando distinguí 15 puntos negros que se movían hacia el Oeste desde el sur de nuestra posición. Nos dirigimos hacia ellos, ganando altura, porque era evidente que volaban más alto que nosotros. Pocos minutos después, estuvimos lo bastante cerca para identificarlos positivamente como Messerschmitt 110.

'En aquel momento, iniciaron un amplio viraje hacia nosotros. Todavía estábamos algunos cientos de metros por debajo y no creo que nos hubiesen visto, porque el camuflaje de nuestros aviones se confundía con el terreno que teníamos por debajo. Continuaron su suave viraje, y decidí que no nos habían visto, así que di la



El MS. 406 nº 777 (matrícula militar L-806) del Sgt. Klebert Doublet, de la *6éme Escadrille* del GC III/1. Doublet consiguió seis victorias confirmadas y una probable a bordo de este avión, antes de resultar muerto el 11 de junio de 1940 en un ataque alemán contra el aeródromo de Calye Soully.



Un Morane en estado lamentable. Éste es el n/s 78, (matrícula militar N-393) de la *4ème Escadrille* del GC II/6, en el estado que quedó después de un ataque alemán contra el aeródromo de Vertain el 16 de mayo de 1940. Se distingue claramente el emblema de 'Jeanne d'Arc' del SPA 124.

orden de atacar. Éramos sólo 2 contra 15, así que únicamente había tiempo para una pasada rápida, disparando mientras ascendíamos. Inicié la maniobra evasiva cuando un grupo de cinco Messerschmitts viró en dirección a mí y traté de localizar a Perina, pero no conseguí verlo. Más tarde supe había seguido disparando mientras ascendía durante demasiado tiempo y había escapado para luego caer en barrena.

'Aquellos Messerschmitts bimotores eran bastante maniobrables, pero conseguí escapar y ganar altura. La formación enemiga parecía haberse dispersado en medio de la confusión, todos excepto un grupo de cinco que se habían colocado en formación de ala. Ataqué a este grupo de frente y abrí fuego contra el aparato que iba en cabeza, que también me estaba disparando. Pasé por debajo de él y disparé sobre los demás, uno detrás de otro. Todo había terminado en unos pocos segundos. El último de la formación inició una maniobra ascendente en el momento en que yo abría fuego, de modo que hice una brusca maniobra evasiva para evitar un repentino ataque desde atrás, pero para mi sorpresa, los Messerschmitt se reagruparon y se alejaron volando hacia el Este. Conté 12 de ellos y busqué a los demás. No conseguí verlos entre el resplandor del sol, pero sí pude ver a Perina que ascendía para reunirse conmigo.



Dos de los pilotos checos que volaron en las filas de la *Armée de l'Air:* Tomas Vybiral (a la izquierda) y Josef Duda. El primero consiguió siete victorias confirmadas en menos de un mes durante la batalla de Francia pilotando Curtiss Hawks con el GC I/5. Más tarde huyó a Inglaterra, donde se unió a la RAF y recibió el mando del 312 Sqn. en enero de 1943. Duda consiguió una victoria con el GC II/5. Obsérvese que Vybiral lleva las insignias de piloto checa y francesa.

'Estaba tratando de decidir si perseguir a los alemanes o no, cuando oí decir al *Adjutant* Bouvard por la radio que estaba atacando a un grupo de Dorniers cerca de Reims, volando a 3.000 metros de altura. Bouvard, que estaba acompañado por el *Sous Lt.* Groupy, derribó uno de los bombarderos, pero entonces fue alcanzado en el muslo por un proyectil incendiario y apenas pudo conseguir efectuar un aterrizaje forzoso en Wez-Thuisy antes de perder el conocimiento. Perina y yo nos lanzamos en picado contra los Dorniers, que pronto tuvimos a la vista, y atacamos al bombardero que ocupaba el extremo izquierdo de la formación. Empezó a lanzar humo, perdió altura y se estrelló desparramándose sobre un campo cercano a Suippes...

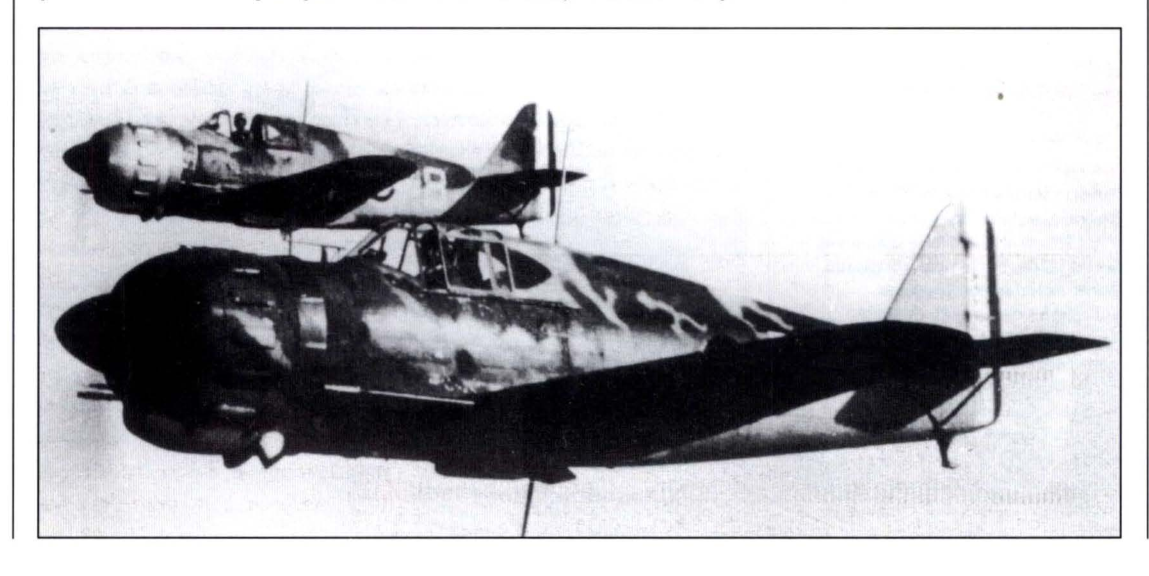
'A lo largo del día, los acontecimientos se desarrollaron a un ritmo infernal. Apenas habíamos repostado cuando se nos ordenó salir para escoltar a unos Potez 63 que iban a realizar un reconocimiento sobre las Ardenas. Volamos sobre columnas enemigas que avanzaban hacia el Oeste y nos las tuvimos que ver con algunas concentraciones de intenso fuego antiaéreo... De regreso en Suippes nos ordenaron permanecer en alerta. Transcurrieron dos horas, y cuando ya estaba a punto de ser relevado por otro, una bengala fue disparada desde el puesto de mando. Era la señal que nos ordenaba despegar. Cuando acababa de ponerme en el aire, con Perina siguiéndome, el aeródromo fue barrido por explosiones de bombas. Al mirar arriba, vi lo que me pareció una mezcla de aviones Do 17 y Bf 110, que estaban por encima de nosotros a unos 3.000 metros.

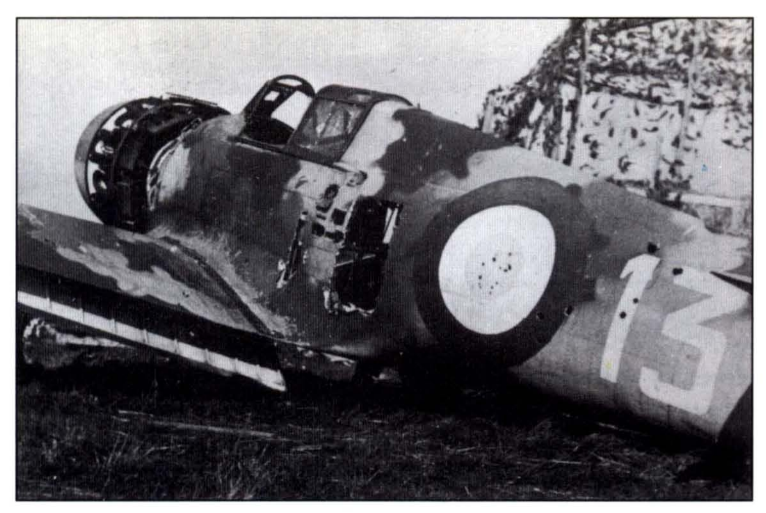
'Se desencadenó una furiosa batalla. En el espacio de pocos segundos disparé contra un Dornier, fui en ayuda de un Curtiss que estaba siendo atacado por dos Messerschmitts, y derribé un segundo Dornier sobre el extrarradio de Suippes. Entonces, con Perina todavía pegado a mí, conseguí situarme detrás de un Dornier, me escondí detrás de su cola, y le disparé una larga ráfaga, haciendo que mi avión guiñase un poco para ametrallarle de la punta de un ala a la otra. Estaba lo bastante cerca como para ver los impactos de los proyectiles. Dejé de disparar y cerré gases para no sobrepasar mi objetivo. Los motores del bombardero estaban todavía funcionando, pero vi saltar a uno de los tripulantes y su paracaídas se abrió cuando pasaba junto a mi aparato. Di por terminado el ataque virando un poco hacia la derecha para poder observar al Dornier, y al mismo tiempo



Otro de los aviones que quedaron fuera de combate fue el MS.406C-1 Nº 364 de la *6éme Escadrille* del GC III/3, al que aquí vemos abandonado en Vertain. El avión lleva la matrícula militar N-782, y un diamante de color azul claro pintado en el plano fijo de deriva, en el que se ve un '2' negro.

Ésta es una de las pocas fotos de dos Bloch 152 de la *3éme Escadrille* del GC II/1 en vuelo en 1940. Los Blochs llevaban un peculiar estilo de camuflaje con manchas–, que era bastante similar al utilizado en los aviones italianos, excepto por los colores.





El '13' de la mala suerte: un Bloch 152 abandonado al que, evidentemente, alguien ha utilizado como blanco para hacer prácticas de tiro.

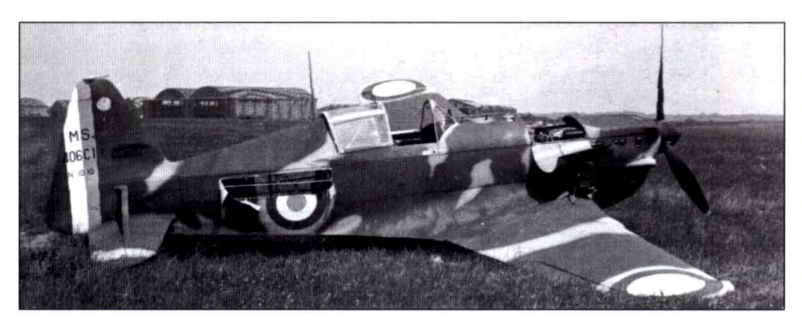
mantenerme alerta contra un grupo de cazas enemigos que se aproximaba.

'Vi saltar a un segundo tripulante, pero su paracaídas se abrió demasiado pronto y se enganchó en el fuselaje. Vi cómo luchaba para soltarse, intentando trepar por las cuerdas del paracaídas para tratar de volver a la cabina. Consiguió avanzar un poco, pero después se soltó y se deslizó hacia la cola. El Dornier empezó a echar humo, el pilotó saltó y el bombardero cayó en un picado vertical, arrastrando con él al hombre atrapado. Chocó con una terrible explosión sobre las riberas de un pequeño río. Regresé a Suippes con Perina cuando empezaba a caer la noche, después de haber derribado otro Dornier cerca de Dun-sur Meuse. Así terminó para mí el primer día de la batalla.'

Al terminar aquel día, el GC I/5 se había anotado ocho victorias confirmadas contra aviones Do 17. Pero la cosa fue diferente en la base ocupada por el GC II/4. La espesa niebla había mantenido a los pilotos en tierra y no pudieron despegar antes de que los alemanes arrojasen 50 bombas sobre su campo y destruyesen seis de los Hawks del GC II/4. En Toul-Croix de Metz dos pilotos del GC II/5 consiguieron despegar entre la lluvia de bombas, se lanzaron en persecución de los Heinkels responsables del ataque y derribaron a dos de ellos. A su regreso fueron reprendidos por haber despegado sin permiso, lo cual puede ser la razón de que sus victorias no fueran confirmadas hasta el día siguiente. Mientras tanto, los Moranes del GC III/1 en Norrent-Fontes habían sido alertados de que se avecinaban problemas cuando un He 111 efectuó una pasada de ataque en vuelo rasante sobre el aeródromo. Los cazas supervivientes fueron puestos en vuelo de inmediato, y cuando llegó el segundo grupo de Heinkels, los Moranes se vengaron derribando a seis de ellos.

En ausencia de ningún verdadero sistema de alerta de ataque aéreo, era inevitable que se produjesen pérdidas, y las bases de los bombarderos sufrieron un castigo especialmente severo, pero, al final de la jornada, los pilotos de caza franceses habían cosechado un buen número de éxitos: A cambio de una docena de cazas franceses derribados (dos pilotos sobrevivieron heridos), habían derribado 36 aviones alemanes.

El MS.406 n/s 1010 (matrícula militar L-600) también parece haber sido abandonado en la zona de reparación. El empleo de un tono de gris muy claro para el fondo del camuflaje, con manchas de tono más oscuro cuidadosamente aplicadas alrededor de las insignias nacionales, es parecido al de otros aviones que habían estado en servicio en una escuela de caza, en este caso la CIC de Montpellier.



No había ninguna duda de que para los pilotos de caza franceses se acercaba la hora de la verdad, y a lo largo de los días siguientes combatieron con bravura para contener la tempestad que se les venía encima. Hicieron todo lo que pudieron para proteger a los bombarderos y a los aviones

de reconocimiento cuya escolta se les había encomendado, pero con su capacidad de combate limitada por la mediocre calidad de la mayor parte de sus equipos, y por los procedimientos tácticos que les había impuesto un Estado Mayor del Ejército incapaz de comprender, el escenario para el desastre estaba completo. Ejemplo de ello fue la negligencia demostrada por el Estado Mayor del Ejército al recibir las noticias de la rotura del frente en Sedán el 12 de mayo. A pesar de las fotografías, de los informes de los testigos y del hecho de que el observador del avión que había descubierto las columnas alemanas era un oficial de carros de combate, el Mando del Ejército se negó a dar crédito a los informes hasta que la situación fue irreversible.



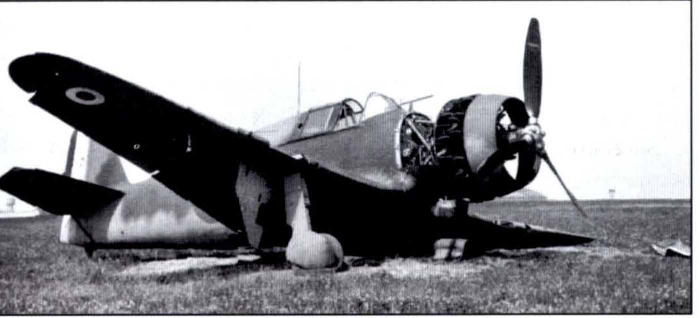
Demasiados Moranes terminaron sus días como éste. El aparato con n/s 783 (matrícula militar L-812) prestó servicio en el GC III/1 hasta que fue derribado el 26 de mayo de 1940, a consecuencia de lo cual su piloto sufrió graves quemaduras.

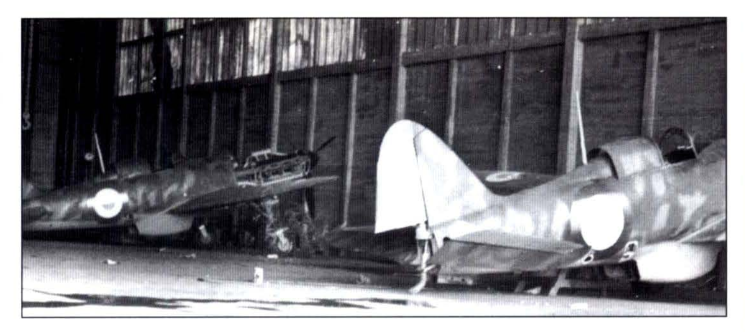
Para los pilotos de caza, las semanas siguientes transcurrieron en medio de una tremenda confusión de alertas y salidas. Para los cuatro *groupes* de Hawks, la misión principal era proporcionar protección aérea a las fuerzas terrestres. El 12 de mayo, cinco aparatos del GC I/5 sorprendieron a una unidad de Stukas que bombardeaba tropas francesas e inmediatamente diezmaron a los bombarderos en picado. Once fueron derribados, de los cuales, tres probablemente un cuarto fueron concedidos a Edmond Marin La Meslée. El 14 de mayo, el GC II/4 se había trasladado de su base habitual en Xaffevilliers a Orconte, después de que la base sufriese un ataque de los cazas alemanes que costó seis aviones destruidos en tierra. Desde el día 10 sólo se habían perdido en combate un piloto y un avión, pero la confusión del traslado dio como resultado que, el 15 de mayo, sólo quedasen en condiciones operativas siete Hawks. Pese a ello, los pilotos de esos siete aparatos supieron estar a la altura de lo que de ellos se esperaba, cuando se encontraron con una formación de nueve bombarderos, escoltados por media docena de Bf 109, que volaban a altitud media sobre Reims. En un encarnizado combate aéreo, los pilotos franceses, seis de los cuales se convertirían más adelante en ases (Georges Baptizet, Camille Plubeau, Georges Tesseraud, Régis Guieu, Jean Paulhan y Jean Casenobe), derribaron un Ju 88, cuatro Bf 109 y un desafortunado Hs 126 que apareció en aquella zona. El séptimo piloto, Vincotte, junto con Plubeau, tuvo que saltar en paracaídas debido a los daños que su aparato sufrió durante la refriega, pero no antes de que los bombarderos hubiesen tenido que lanzar sus cargas de bombas muy lejos de su objetivo.

En el diario de operaciones del GC II/4 se describe aquel combate de la forma siguiente:

'Ascendimos sin incidentes hasta que llegamos sobre Reims, donde vimos una tremenda formación en V de nueve bombarderos bimotores que volaban con rumbo Suroeste a 4.000 metros. Decidimos atacar. Iban escoltados por media docena de Messerschmitt 109, y volaban 1.000 metros por encima y un poco retrasados. El *Lt.* Vincotte, atacó, quizás

Al parecer, este Bloch 152 fue abandonado cuando estaba siendo sometido a operaciones de mantenimiento. Muchos aviones en buenas condiciones, como éste, tuvieron que ser abandonados a causa de los rápidos avances alemanes de los meses de mayo y junio de 1940.





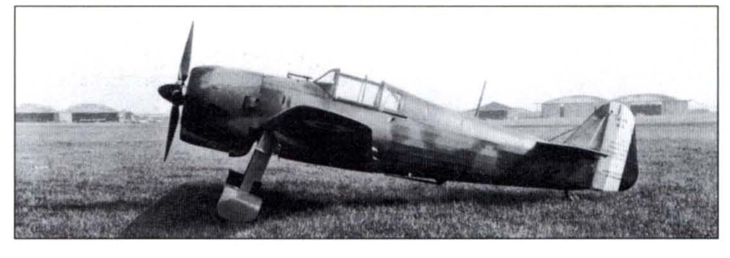
Se esperaban grandes cosas de los cazas de madera Arsenal VG.33, pero desafortunadamente, como ya resultaba demasiado familiar en la Francia de 1940, no fueron entregados a tiempo en número suficiente. Estos dos aviones formaban parte de un lote de 20 que quedaron sin entregar en Vilacoublay debido a la falta de armas. Posteriormente fueron capturados intactos por los alemanes cuando ocuparon el aeródromo.

demasiado pronto. Los Messerschmitts descendieron contra nosotros y tuvimos que desistir del ataque y lanzarnos en picado para ponernos a salvo. Sólo el *Lt.* Vincotte mantuvo su ataque y realizó varias pasadas sobre el que ocupaba el extremo izquierdo (un Junkers 88). Mientras tanto, Plubeau, Tesseraud y Baptizet estaban enzarzados en un feroz combate con los 109: derribaron un caza enemigo cada uno y después ascendieron rápidamente para acudir en ayuda de Vincotte. Juntos derribaron un bombardero; el resto lanzaron sus bombas a voleo cerca de Warmeriville y nos dispusimos a perseguirles.

'La cabina del aparato del Plubeau había sido destrozada por un proyectil explosivo y se vio obligado a saltar. Vincotte consiguió dañar a un segundo Junkers, y entonces fue alcanzado en sus depósitos de combustible y tuvo que saltar porque la cabina de su avión se estaba llenando de humo y vapores del combustible y su equipo de suministro de oxígeno estaba fuera de combate. Mientras tanto, Baptiziet, Guieu y Casenobe habían localizado un Henschel 126 que volaba a poca altura, al cual atacaron y derribaron sobre el bosque de Silly l'Abbaye. Durante ese ataque, Guieu atravesó, volando a toda velocidad, la copa de un árbol, pero milagrosamente consiguió llegar a la base y aterrizar a salvo con grandes rajas en las alas de su avión.'

Mientras que los Hawks solían arreglárselas para defenderse contra enemigos superiores, a pesar de su ligero armamento, los pilotos de los 10 *groupes* equipados con Moranes tenían más dificultades. Con varios sistemas neumáticos que solían fallar al sufrir el menor daño, unas armas que se congelaban con frecuencia y unas prestaciones no muy superiores a las de muchos de los bombarderos alemanes, es sorprendente lo que llegaron a conseguir. También el 15 de mayo, el GC III/7 puso en el aire una *patrouille triple* (nueve aparatos) que fue atacada por toda una *Staffel* de aviones Bf 109 sobre Mezières. Con una desventaja de velocidad de 96 Km/h, los Moranes no tardaron en encontrarse en una situación parecida a la de una carreta rodeada por los indios. Al poco tiempo dos caían envueltos en llamas, seguidos por otros tres cuando aparecieron más Messerschmitts en escena. Cuatro Moranes consiguieron escapar, pero la unidad se había quedado sin dos pilotos que habían perdido la vida, dos heridos y otro más desaparecido. A pesar de este desastre, al final del día las fuerzas francesas de caza habían realizado 254 salidas y se habían cobrado 25 victorias confirmadas a cambio de perder 20 cazas.

Sin embargo, algunos pilotos demostraron que el Morane también podía morder, como Robert Williame del GC I/2 quien, el 5 de junio, derribó tres Bf 109 en sólo 15 segundos. Otro as que hizo buen uso del Morane fue el *Sous Lt.* Edouard Le Nigen, del GC III/3, que reclamó 10 de sus 12 victorias confirmadas a bordo del MS.406 entre el 11 y el 20 de mayo. Desgraciadamente, moriría de peritonitis en julio.



A causa de la desesperada necesidad de suplementar la producción francesa de cazas, el Koolhoven FK.58 holandés se encargó en pequeñas cantidades. Algunos de ellos fueron entregados a unidades de caza con personal polaco, pero pocos de ellos, si es que alguno lo hizo, participaron en verdaderos combates.

Por lo que respecta a la suerte de los pilotos de los nueve *Groupes de Chasse* equipados con el Bloch 152 durante mayo y junio, cada misión de la que conseguían regresar era casi un milagro. Todas las unidades que volaban con el Bloch sufrieron graves pérdidas durante el mes de mayo, algunas de ellas a causa simplemente de la falta de autonomía de su avión –unos 45 minutos de vuelo a plena potencia–. En vista de las deficiencias de este avión, el Bloch fue utilizado principalmente como escolta de bombarderos, pero no tuvo éxito en ese cometido. El *Groupement* 21, que contaba con cuatro unidades de Bloch, había perdido unos 43 aparatos combate antes de que terminase el mes de mayo. Y lo que es peor, las cadenas de montaje de este caza apenas podían dar abasto para compensar las bajas. Sin embargo, dos pilotos en particular demostraron que los formidables cañones gemelos del Bloch podían servir para algo. El *Sous Lt.* Robert Thollon, del GC I/8, que consiguió ocho victorias con este avión, relataba así su experiencia del día 3 de junio:

'Nuestra escuadrilla se encuentra con los Messerschmitts de frente. Nos separamos y entablamos combates individuales. Al no ver a mi punto, espero para reagruparme en la zona. Soy atacado por detrás por un Messerschmitt que vira a la derecha, y yo le sigo. El piloto no salta y el avión se estrella. No puedo comprobar el punto de impacto porque estoy siendo atacado por más Messerschmitts, pero el *Caporal Chef* Spacek ve caer un avión entre Roye y Chaulnes a las 09:25 horas aproximadamente. Después soy perseguido durante 10 minutos en vuelo rasante a la altura de los árboles por dos Messerschmitts, que me atacan cinco veces. En cada uno de los ataques, me escabullo virando hacia la derecha e inmediatamente después a la izquierda para situarme siempre en una excelente posición de tiro desde cerca. En un momento, sólo dispara una de mis ametralladoras, y después de dos pasadas, ya no funciona ninguna. Regreso a la base protegido por las escuadrillas de defensa.'

Thollon consiguió todas sus victorias en menos de seis semanas. El otro exponente destacado del Bloch fue Louis Delfino, que consiguió seis de sus 16 victorias a los mandos de ese avión.

Al final de aquel desastroso mes de mayo, los *Groupes de Chasse* habían derribado 355 aviones de la Luftwaffe frente a la pérdida de 163 de los suyos.

Como reflejando la precaria situación militar, al comienzo del mes de junio Francia estuvo envuelta por la niebla y la llovizna. Esto limitó considerablemente las operaciones de la Luftwaffe, y dio un angustiosamente necesario respiro a los *Groupes de Chasse*. Desde finales de mayo estaban en medio de una importante reorganización para hacer frente al cambio de las circunstancias que se completó muy pronto, el 3 de junio.

Aunque la fabricación del D.520 estaba empezando a ganar impulso, lo cual permitió un indispensable reequipamiento de algunas de las desgastadas unidades de Moranes, también se introdujeron otros tipos de avión. Entre éstos estaba el caza ligero Caudron C.714, que fue entregado a los polacos del GC I/145. Muchos de aquellos pilotos polacos combatirían después en las filas de la RAF durante la batalla de Inglaterra. La situación era tan grave, que incluso se llegó a probar el Koolhoven FK.58 holandés.

Hasta junio, la *Armée de l'Air* había podido mantener más o menos a

raya a la Luftwaffe en el aire. Pero en tierra se conspiraba para acabar con su capacidad de combate. El ejército francés podía, y en ocasiones lo hizo, ofrecer una feroz resistencia a los invasores, pero los años de descontento social, una fuerte corriente oculta de pacifismo y la incompetencia a los más altos niveles políticos y militares provocaron que la moral de las tropas se viniese rápidamente abajo, lo que produjo enormes problemas para las Fuerzas Aéreas cuando el Ejército comenzó a desintegrarse. No tenían respuesta, al igual que los británicos y las otras naciones europeas, que oponer a la *Blitzkrieg*.

Los aviones despegaban para descubrir a su regreso que las unidades del Ejército que habían estado desplegadas a su alrededor se habían retirado presas del pánico, y habían dejado sin protección a los aeródromos. Esto también provocó el abandono de aviones en condiciones operativas y la interrupción total de los servicios de apoyo y mantenimiento necesarios. En esta situación los pilotos de caza fueron derrotados en tierra. Desde el 3 de junio, iban a encontrarse con que los acontecimientos en el aire iban a seguir la misma dirección.

Los informes de la Inteligencia indicaban que la Luftwaffe planeaba lanzar el 3 de junio un ataque en masa sobre París y los aeródromos que la defendían, similar a los realizados contra Varsovia y Rotterdam. Todas las unidades disponibles fueron desplegadas para hacer frente a esta amenaza. Al alba del día 3, unos 60 aviones se hallaban en situación de alerta, entre los que estaban los Potez 631 biplaza de las unidades de caza nocturna. En medio del calor opresivo, todo estuvo tranquilo hasta la hora del almuerzo, cuando de pronto tres grandes formaciones, que en total sumaban unos 500 aviones, fueron avistadas volando en dirección a París.

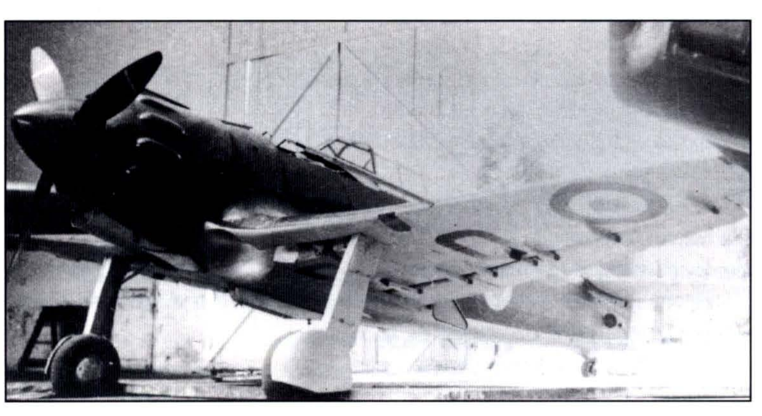
Se dio la señal de despegar, pero demasiado tarde, y algunas unidades recibieron el mensaje en el momento en que las bombas empezaban a caer en sus aeródromos. Para cuando los cazas consiguieron alcanzar a los bombarderos enemigos, éstos ya estaban de regreso a sus bases y los pilotos franceses, abrumadoramente superados en número, se encontraron combatiendo por sus vidas contra los cazas de escolta. Pese a todo, este importante esfuerzo de la Luftwaffe no consiguió alcanzar su objetivo. Muy pocos aviones franceses fueron destruidos en tierra y sólo 17 fueron derribados en combate aéreo, (perdieron la vida 12 pilotos) a cambio de un número igual de aviones alemanes perdidos en acción durante el curso del día.

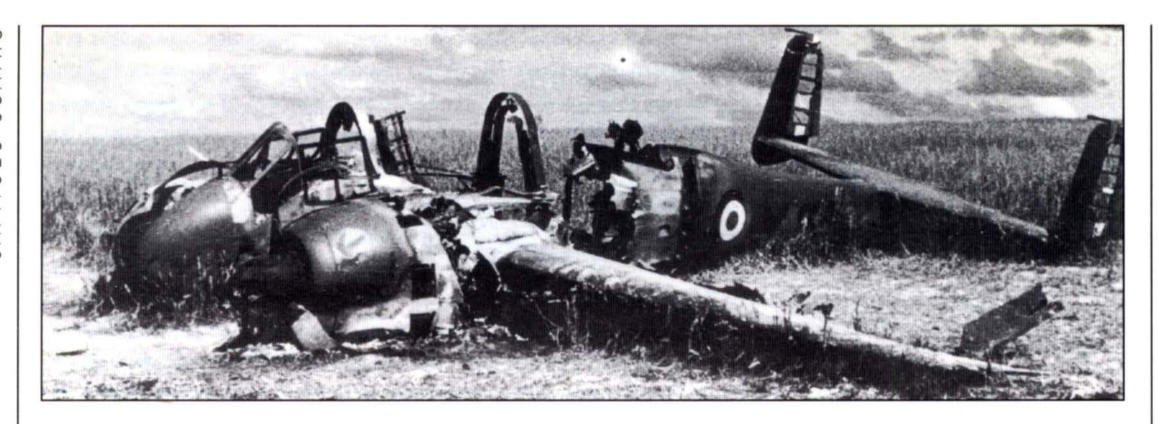
Aquel mismo día fue cuando los cazas ligeros Caudron 714 tuvieron su bautismo de fuego. Estos pequeños aparatos pilotados por polacos expatriados consiguieron 12 victorias, pero tenían serios problemas técnicos y resultaron ser demasiado frágiles para el combate.

El 4 de junio, con la evacuación de Dunkerque, se consumó el colapso de las fuerzas terrestres.

A pesar de ello, la *Armée de l'Air* todavía seguía luchando. Al día siguiente, tras una serie de intensos combates, los cazas reclamaron 55 victorias a cambio de perder 15 de los suyos.

Otro avión del que se esperaba mucho era el Bloch 700. Al igual que el VG.33, estaba construido principalmente en madera, y su ligero peso le proporcionaba unas excelentes prestaciones. Sin embargo, el solitario prototipo cayó en manos de los alemanes en Buc a mediados de 1940, quienes, al parecer, lo destruyeron poco después.





Al final de la batalla de Francia, la campiña francesa estaba salpicada con los restos de aviones franceses que habían intentado con bravura evitar la derrota en tierra. Éste es un bombardero ligero Breguet 693, que probablemente fue derribado por la artillería antiaérea.

Durante el curso de aquel día tuvieron lugar muchas acciones valerosas: Henri Dietrich, a los mandos del mal afamado Bloch 152, añadió a su registro dos He 111 y un par de Bf 109, convirtiéndose en el último as del GC II710; Werner Mölders fue derribado por René Pomier Leyrargues; y el *Ad. Chef* Pierre Dorcy, del GC II/2, consiguió entrar en la categoría de as al derribar dos Bf 109. Durante los cinco días siguientes los *pilotes de chasse* lucharon como demonios, pero se vieron obligados a retirarse de sus bases a causa del avance de las fuerzas alemanas.

Muchos aviones tuvieron que ser abandonados, y cada vez era más difícil presentar una resistencia organizada –especialmente a consecuencia del intenso fuego antiaéreo alemán–. Aun así, al estar disponible un número cada vez mayor de D.520, la Luftwaffe todavía recibía un buen castigo, y ya había perdido 96 aviones en combate el 10 de junio. Sólo en la jornada del 8 de junio el GC I/2 derribó seis Ju 87.

El 10 de junio, esperando una victoria fácil, Mussolini declaró la guerra a Francia. Aquel día varios pilotos consiguieron victorias o se convirtieron en as: el *Cne.* Marie Hubert Moraisse, del GC II/5 derribó su quinto enemigo (un Do 17) de sus siete victorias confirmadas; Louis Papin Labazordiere, del GC II/7, se anotó sus victorias sexta y séptima, ambas contra Dorniers; y Charles Chesnais, del GC II/9, su quinta y sexta victorias, un Do 17 y un Hs 126. En total, aquel día, los pilotos franceses derribaron 12 aviones, incluyendo los tres Bf 110 derribados por el GC I/5. Cuatro días después los alemanes entraron en París.

Cuando el día 15 Pierre Le Gloan derribó cinco aviones italianos en una sola salida, quedó claro que las cosas no iban a ser tan fáciles como los italianos habían creído, pero la situación era ya irreversible. Todavía quedaban nueve días para que entrase en vigor el armisticio, para la total consternación de los pilotos de caza franceses que esperaban seguir combatiendo desde el norte de África. En ese periodo de tiempo, sólo fueron destruidos 10 aviones alemanes más, pero cuatro pilotos franceses perdieron la vida y dos fueron heridos.

En total, hasta el 24 de junio de 1940, 138 pilotos de caza franceses habían perdido la vida y otros 176 habían sido heridos defendiendo a su patria. Sin embargo, en medio de todos estos acontecimientos, el 18 de junio se había producido un suceso que pasó casi desapercibido y que, de una forma u otra, afectaría a todos los pilotos supervivientes. Desde un estudio de la BBC en Londres, un desconocido General del Ejército llamado Charles de Gaulle anunciaba: "La guerra no está perdida".



Hawk 75A-2 '1' n/s 151, pilotado por el *Cne.* Jean Accart, GC I/5, Suippes, comienzos de 1940

Este avión lleva pintada bajo las alas la matricula militar U-151. El número '1' del plano fijo de deriva indicaba que este Hawk era la montura del jefe de la *escadrille*. Éste es probablemente el avión en el que Accart fue herido el 1 de junio de 1940.



Hawk 75A-3 '67 Amarillo' n/s 267, pilotado por Camille Plubeau, GC I/5, Marruecos (probablemente Rabat), 1941

Este Hawk, el avión asignado a Camille Plubeau, lleva el camuflaje estándar de tonos verde/gris/marrón. Sobre el fuselaje lleva el emblema del *Petit Poucet* del GC II/4 (SPA 155), que era la antigua unidad de Plubeau, y que, en contra de lo habitual, está pintado en amarillo. A mediados de 1942, muchos de los Hawks del gobierno de Vichy supervivientes habían sido pintados con un sencillo esquema de camuflaje gris/marrón.



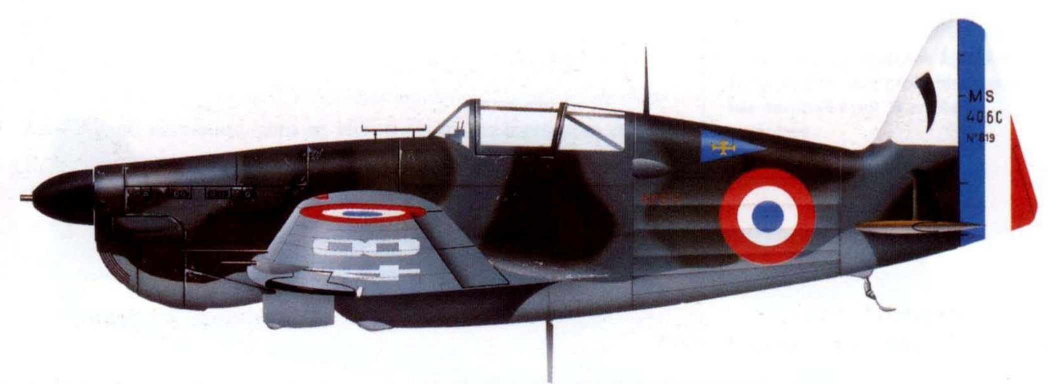
MS.406C-1 '6' n/s 163 (matrícula militar N-483), pilotado por el *Adj.* Pierre Le Gloan, *5ème Escadrille* del GC III/6, Chartres, mayo de 1939

Parece ser que el seis era el número favorito del entonces *Adj.* Pierre Le Gloan, quien lo utilizó también en todos los aparatos que tuvo asignados. Éste es uno de los primeros MS.406 entregados a la *Armée de l'Air*, ya que está equipado con las características toberas de escape Bronzavia. Fue capturado por los italianos en noviembre de 1942.



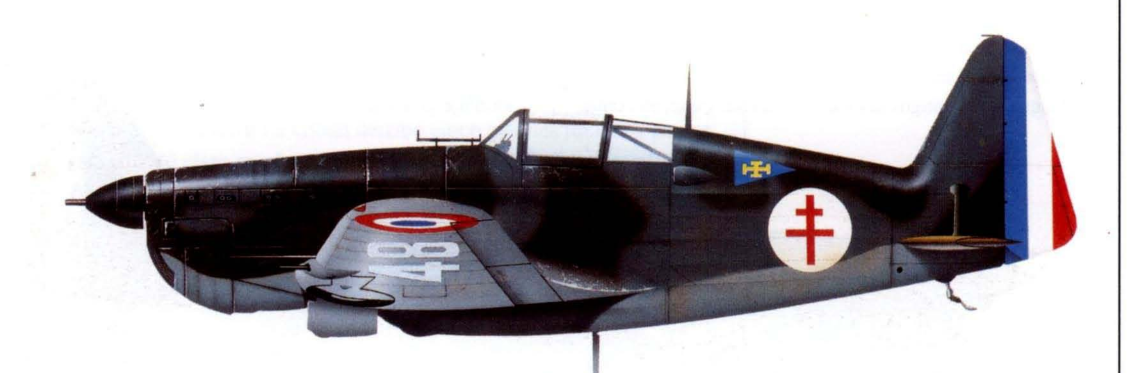
MS.406C-1 'III' n/s 948 (matrícula militar L-979), pilotado por el *Sous Lt.* Wladyslaw Gnys, *1ère Escadrille* del GC III/1, Norrent-Fontes, 10 de mayo de 1940

Gnys consiguió tres victorias compartidas (un He 111 el 12 de mayo y dos Do 17 cuatro días después) con el GC III/1, que se sumaban a las dos victorias reclamadas con la Fuerza Aérea polaca (una de las cuales fue la primera victoria conseguida por los polacos), con lo que se convirtió en as a mediados de mayo de 1940. Los aviones pilotados por los polacos en Francia, marcados con el emblema de cuadros polaco, utilizaban, al parecer, un sistema de números romanos como código de identificación.



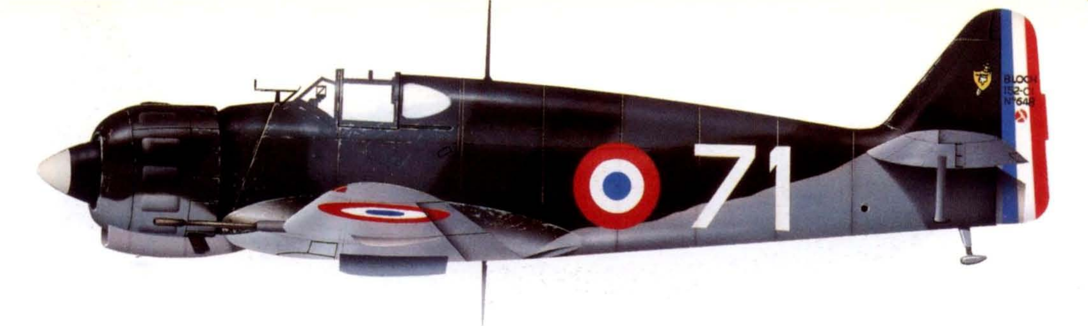
MS.406C-1 n/s 819 (matrícula militar L-848), pilotado por Jean Tulasne, *2ème Escadrille* del GC I/7, Rayak, Siria, diciembre de 1940

Jean Tulasne huyó a bordo de este avión a Palestina desde Siria, entonces bajo control de Vichy. Obsérvese la insignia del SPA 82 sobre el fuselaje y el número arábigo '1' pintado sobre el plano fijo de deriva.



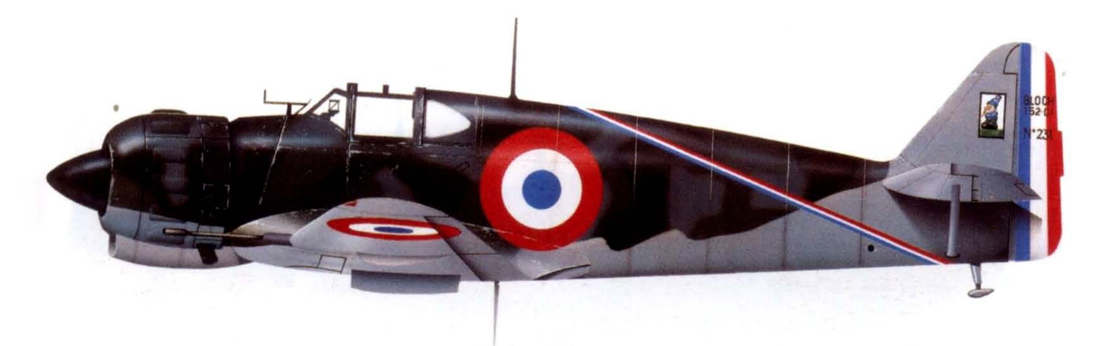
MS.406C-1 n/s 819, pilotado por el James Denis, GC I *Alsace* de la FAFL, Rayak, Siria, octubre de 1941

Casi un año más tarde, la insignia del fuselaje del 819 ha sido sustituida por la cruz de Lorena, y la mayor parte de la superficie de la cola ha sido cubierta con pintura. Oficialmente, a este avión se le había asignado el número de serie de la RAF AX864, pero probablemente jamás lo llevó pintado. Este aparato era, casi con seguridad, el que pilotaba el jefe de la *1ère Escadrille,* James Denis, durante ese periodo.



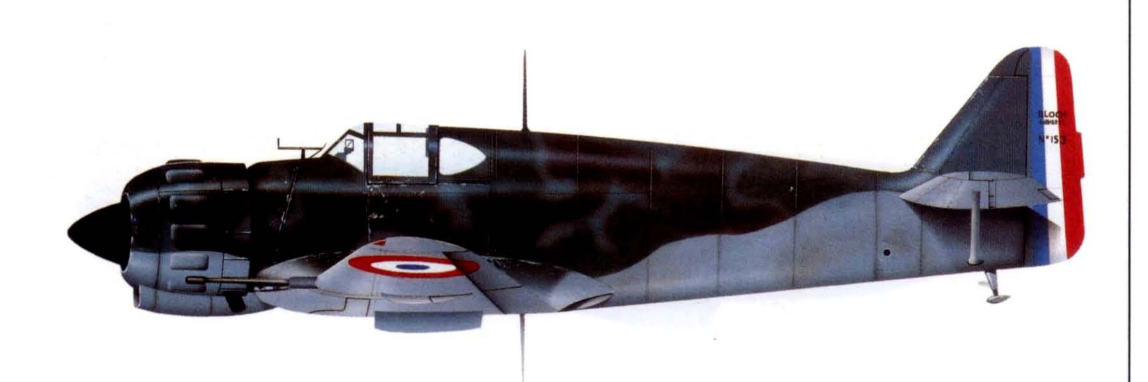
Bloch 152C-1 '71' n/s 648, pilotado por el *Cne.* Louis Delfino, *4ème Escadrille* del GC II/9, junio de 1940

Aunque se tiene casi por seguro que en esta ilustración está representado correctamente, las fuentes resultan contradictorias acerca del número que llevaba pintado este avión en el fuselaje. Delfino –uno de los grandes ases que sirvió en *Normandie-Niémen*– en persona fue quien diseñó el emblema de la *Escadrille* que aparece pintado en el plano fijo de deriva.



Bloch 152C-1 n/s 231 (matrícula militar Y-718), pilotado por el *Cdt.* Marius Ambrogi, GC I/8, Francia, mediados de 1940

Este avión era pilotado por el *Cdt.* Ambrogi, as de la I GM con 15 victorias en su haber. Llevaba una franja tricolor sobre el fuselaje para indicar su condición de as. Durante la batalla de Francia derribó un único Do 17. El emblema que va pintado en la cola del avión es 'Tontito', uno de los siete enanitos de Walt Disney.



Bloch 152C-1 n/s 153, pilotado por Robert Thollon, GC I/8, Francia, mediados de 1940

El camuflaje de este avión es un ejemplo típico del acabado bastante apagado de la mayoría de los Blochs. Thollon consiguió sus ocho victorias durante la campaña de 1940, y pasó el resto de la guerra como instructor en una escuela deportiva de montaña, al mismo tiempo que colaboraba activamente con la Resistencia. Murió en 1948 a causa de un accidente de esquí.



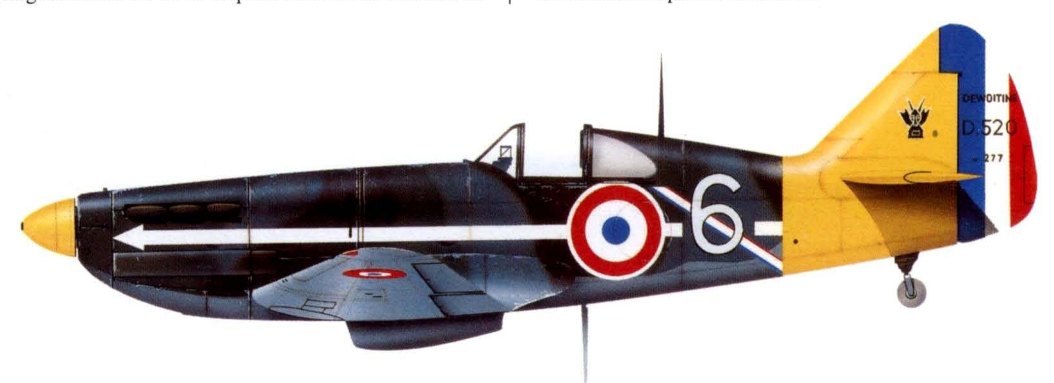
D.520 '2' n/s 90, pilotado por el *Sgt.* Michel Madon, GC I/3, Orán, norte de África, 1941

Madon fue uno de los primeros pilotos que alcanzaron la categoría de as con el D.520, tras conseguir siete victorias con el GC I/3 hasta el 16 de junio de 1940. Siguió cosechando éxitos con el caza Dewoitine en los desembarcos de la operación *Torch* del 8 de noviembre de 1942, día en que derribó tres C-47 y un solo Sea Hurricane. Éste es el aspecto del avión 12 meses antes de aquella acción, con la característica insignia de la serpiente del SPA 88.



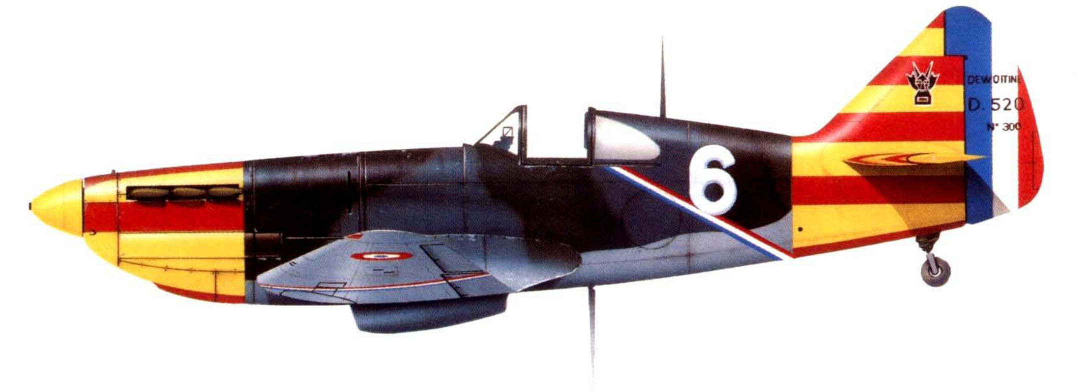
D.520 '6' n/s 266, pilotado por el *Sous Lt.* René Pomier Leyrargues, GC II/7, Francia, 5 de junio de 1940

El n/s 266 fue el avión que utilizó el *Sous Lt.* René Pomier Leyrargues para derribar al destacado as alemán Werner Mölders el 5 de junio de 1940. Desgraciadamente, Leyrargues murió sin saber a quién acababa de derrotar en combate aéreo, porque fue derribado a su vez por otro Bf 109 del III/JG 53, y cayó en llamas pocos minutos después. El emblema de la pantera situado detrás de la insignia nacional correspondía al SPA 78.



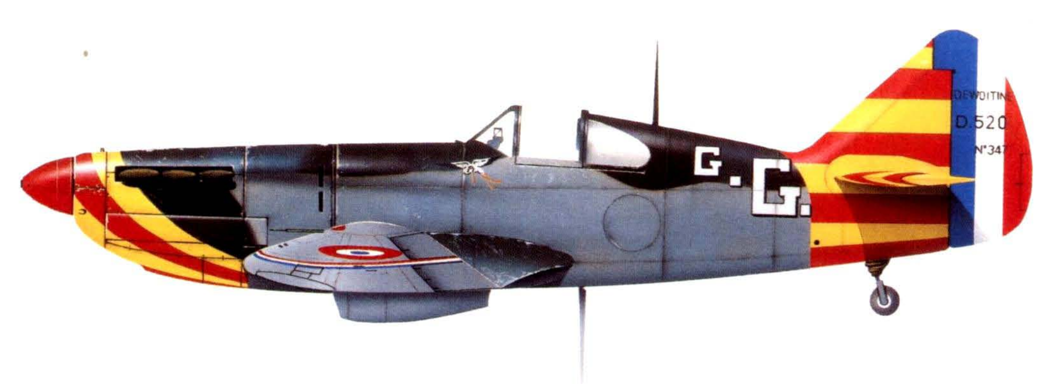
D.520 '6' n/s 277, pilotado por Pierre Le Gloan, GC III/6, Siria, 1941

Éste es el mismo avión que Le Gloan utilizó contra los italianos el 15 de junio de 1940. La cola, totalmente pintada de amarillo, fue adoptada por muchos aviones de Vichy durante la campaña de Siria en 1941 –obsérvese también la 'franja de as' que corta el '6' del fuselaje–. El n/s 277 quedó fuera de combate tras un combate aéreo contra Gladiators de la RAF pertenecientes a la escuadrilla X, exactamente un año después del día en que cosechó sus cinco victorias.



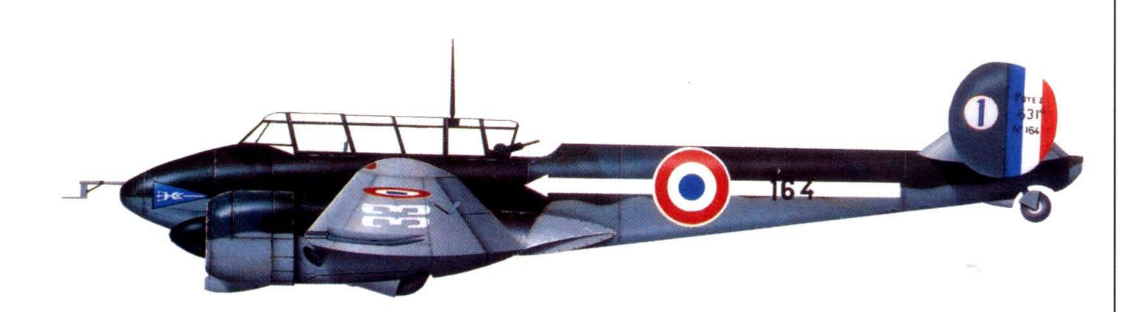
D.520 '6' n/s 300, pilotado por Pierre Le Gloan, *5ème Escadrille* del GC III/6, Argelia, primavera de 1942

Este aparato lleva los emblemas de neutralidad rojos y amarillos (conocidos como 'la librea del esclavo') exigidos por el armisticio franco-alemán. Obsérvese que las 'franjas de as' adornan también las alas de este avión, al igual que el fuselaje.



D.520 'G-G' n/s 347, pilotado por Gabriel Gauthier, GC II/7, Túnez, 1942

Gauthier había pilotado este avión, marcado con sus iniciales, desde finales del verano de 1940. Aquí le vemos después de ser repintado con una interesante interpretación de las franjas de Vichy sobre el morro. Sobre las alas de este D.520 también están presentes las 'franjas de as', al igual que la célebre insignia de la cigüeña del SPA 73.



Potez 631 N° 164 (matrícula militar X-933), pilotado por Pierre Pouyade, ECN IV/13, Francia, verano de 1940

El emblema pintado en el morro de este caza nocturno es el del C46, que databa de la I GM. Llama la atención la franja blanca, adoptada originalmente para diferenciar al avión Potez del Bf 110 durante la batalla de Francia, que ahora ha sido convertida en un emblema en forma de flecha al estilo de Vichy.



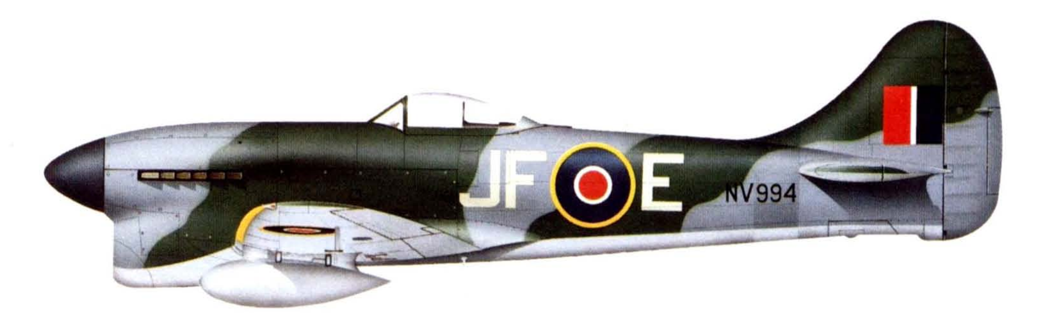
Spitfire Mk VB BM324, pilotado por el *Cdt.* Bernard Duperier, GC IV/2 *Île de France* / 340° Sqn. Hornchurch, 19 de agosto de 1942

Este avión, pilotado por el *Cdt.* Bernard Duperier, lleva los emblemas especiales adoptados por los escuadrones que participaron en la operación de Dieppe. También lleva la cruz de Lorena de la FAFL y la insignia personal de Duperier sobre el camuflaje estándar de la RAF de aquel periodo. También puede verse una pequeña letra 'S' pintada debajo del morro. Este aparato fue entregado nuevo al 340° Sqn. a principios de 1942, y fue utilizado exclusivamente por esta unidad en el frente, después de lo cual pasó por una serie de unidades de entrenamiento hasta que fue dado de baja el 16 de mayo de 1945.



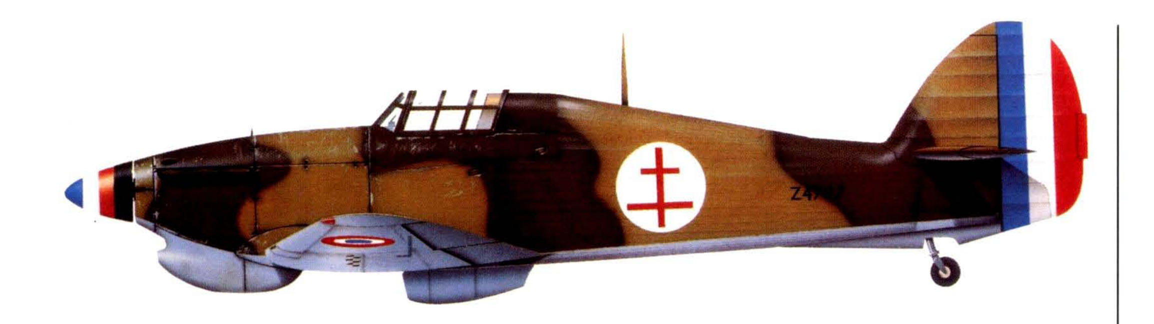
F-5A Lightning (número de serie desconocido), pilotado por Antoine de Saint-Exupéry, *1ère Escadrille* del GR II/33, Bastia, Córcega, primavera de 1944

Este avión fue utilizado por Antoine de Saint-Exupéry, el célebre escritor-piloto, en varias de sus solitarias misiones de reconocimiento fotográfico de larga distancia sobre el sur de Francia desde Córcega. Sobre el lado derecho del morro llevaba escrito el nombre *Jeanne* y las pipas cruzadas. Obsérvense los pequeños escudos tricolores, correspondientes a las misiones realizadas, pintados debajo del alojamiento de la cámara delantera.



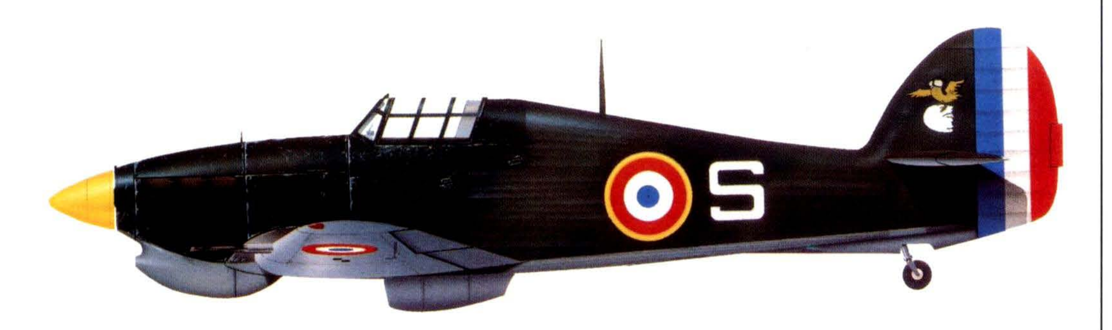
Tempest Mk V NV994, pilotado por el *Flt. Lt.* P. H. Clostermann, 3er Sqn. Hopsten (B.112), abril de 1945

El NV994 que reproduce esta ilustración fue entregado al 3er Sqn. el 15 de abril de 1945, asignándosele el código 'JF-E', y era pilotado con frecuencia por el jefe de la Escuadrilla 'A', *Flt. Lt.* Pierre Clostermann. Cinco días después –el 20 de abril de ese mismo año– derribó dos Fw 190 durante la salida a bordo de este aparato.



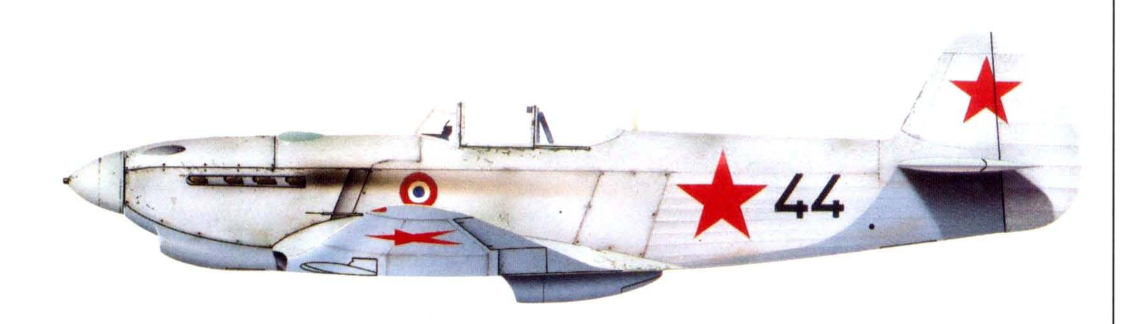
Hurricane Mk I (Tropicalizado) Z4797, pilotado por Jean Tulasne y probablemente también por Albert Littolf, GC I *Alsace* de la FAFL, desierto del Sáhara, mayo de 1942

El camuflaje de este avión corresponde al esquema tropical estándar de la RAF y lleva los emblemas de la Francia libre y la ojiva de la hélice con los colores de la bandera tricolor francesa. Tras prestar servicio en el 80º Sqn, fue asignado al GC I, y volvió a quedar bajo control de la RAF después de su periodo con los franceses para ser asignado a la 26ª Unidad de Cooperación Antiaérea. Fue declarado definitivamente fuera de servicio el 1 de febrero de 1944.



Hurricane MK II (Tropicalizado) 'S' (número de serie desconocido), pilotado por el *Lt.* Camille Plubeau, probablemente perteneciente a la escuela de caza de Meknes, Marruecos, 1944

La muy desgastada y desconchada pintura que adornaba este veterano caza ocultó por completo su número de serie. Aunque no está identificado formalmente, el emblema que lleva en el plano fijo de deriva era, probablemente, el de la escuela de caza de Meknes, a cuyo mando estuvo Plubeau entre febrero y noviembre de 1944.



Yak-1 '44', pilotado por Marcel Albert, GC III *Normandie*, Ivanovo, Rusia, abril de 1943

Este avión, pilotado normalmente por Marcel Albert, está pintado con un camuflaje temporal de invierno VVS, y también se le ha añadido una pequeña insignia nacional francesa debajo del parabrisas.



Yak-1 '11', pilotado por Albert Durand, GC III *Normandie*, Orel, Rusia, mayo de 1943

Este avión presenta un aspecto sucio y descuidado, que podría deberse a los restos de un camuflaje temporal de invierno. Por los datos de que se dispone, éste es el único Yak de la unidad que llevaba pintadas unas fauces de tiburón.



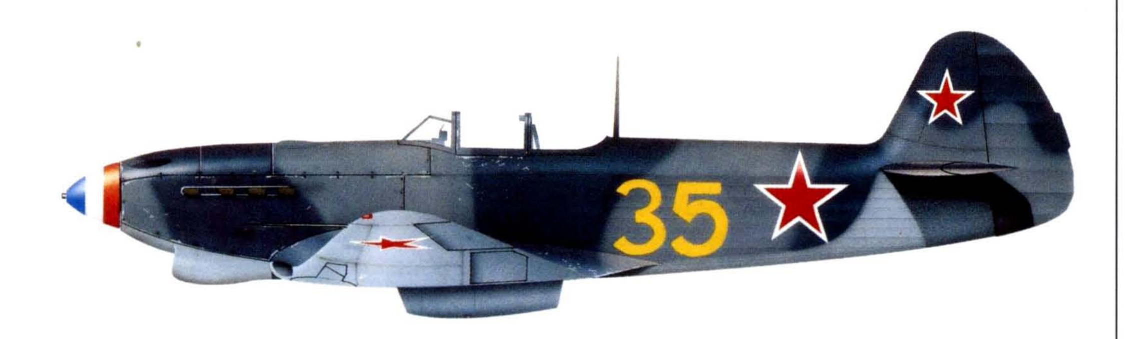
Yak-9 '14', pilotado por Marcel Lefèvre, GC III *Normandie*, Slovoda, Rusia, octubre de 1943

El avión de Lefèvre lleva pintado el rayo que entonces lucían muchos de los Yaks de la unidad *La Pére Magloire*. Lleva pintadas también once cruces, que indican otras tantas victorias –estas marcas no fueron nunca utilizadas por los pilotos soviéticos–.



Yak-9 '5', pilotado por Roger Sauvage, GC III *Normandie*, Toula, Rusia, mayo de 1944

Este avión, que aquí vemos con un camuflaje de tono gris, fue la montura de Sauvage durante la mayor parte del verano de 1944.



Yak-3 '35 Amarillo', pilotado por Jacques André, GC III *Normandie*, Toula, Rusia, invierno de 1943-44

Este avión lleva su número de identificación pintado en amarillo, en lugar de blanco. André fue uno de los más destacados ases franceses del frente del Este, y también fue condecorado con la estrella de oro de Héroe de la Unión Soviética.



Yak-3 '1', pilotado por René Challe, *1ère Escadrille Rouen* del GC III *Normandie-Niémen*, Prusia oriental, diciembre de 1944-17 a enero de 1945

Como otros ases franceses de aquel teatro de operaciones, Challe prefirió también registrar sus victorias por medio de cruces alemanas. Sus colegas rusos se negaban a degradar sus aviones con semejantes ornamentos.



Yak-3 '6', pilotado por Marcel Albert, GC III *Normandie-Niémen*, Prusia oriental, finales de 1944

Este avión no fue jamás alcanzado por los disparos enemigos a lo largo de su larga y agitada historia como montura del as más destacado del escuadrón *Normadie-Niémen*. Este Yak-3 luce 22 marcas de victorias a finales de 1944.



Aquí vemos al *Sous Lt.* Edmond Marin La Meslée del GC I/5 a finales de 1939 vestido con el uniforme de color 'azul *Louise*' de la *Armée de l'Air*, con la modalidad opcional de pantalones y botas de montar. Obsérvese que sobre el bolsillo derecho de la guerrera lleva su insignia de piloto. Las alas que lleva bordadas encima son su insignia de 'especialidad', que indicaban su condición de aviador.



Sous Lieutenant Pierre Le Gloan, del GC III/6. Aquí está vestido con el uniforme de vuelo de verano en Atenas-Eleusis en mayo de 1941, cuando estaba en ruta hacia Siria. Le Gloan lleva puesta una camisa blanca con las divisas de su graduación en los hombros, corbata negra, pantalones cortos de color caqui claro, medias blancas y zapatos negros. Su gorra es la reglamentaria en el uniforme de verano de la *Armée de l'Air*, con la parte superior blanca y una sola franja dorada que indica su graduación.



Commandant Pierre Pouyade, tercer jefe del GC III, el Regimiento *Normandie-Niémen* en Rusia en 1943-44. Lleva la gorra azul de la *Armée de l'Air*, una cazadora de cuero británica con forro de lana de borrego y unos pantalones de montar caqui con botas negras.



El *Capitaine* Alois Vasatko fue un as checo que formó parte del GC I/5 durante la batalla de Francia. Su uniforme es francés, pero en la gorra lleva la insignia checa, que indica su condición de combatiente checo. También lleva una cazadora negra de cuero, que era muy popular entre los aviadores franceses tanto antes como durante la guerra.



El *Sous Lieutenant* Georges Pissote del GC III/2 durante el invierno de 1939-40. Lleva puesto el traje de vuelo reglamentario de los pilotos de caza franceses y el voluminoso casco rígido de cuero utilizado en aquella época. No lleva el engorroso regulador de oxígeno que se colgadaba del pecho, ni los conectores del equipo de radio, complementos ambos que necesitaría en vuelo.

El *Commandant* Bernard Duperier, del GC IV/2 *Île de France* / 340° Sqn. entre mayo de 1942 y enero de 1943. Viste el uniforme francés con las insignias de su graduación, sobre el cual luce el pasador de la DFC, las alas de piloto de la RAF y su preciado *macaron* francés. Su vestimenta de vuelo es completada por un par de botas de vuelo estándar de la RAF del modelo 1936, guantes de cuero y el obligado pañuelo de seda utilizado por los pilotos de caza.

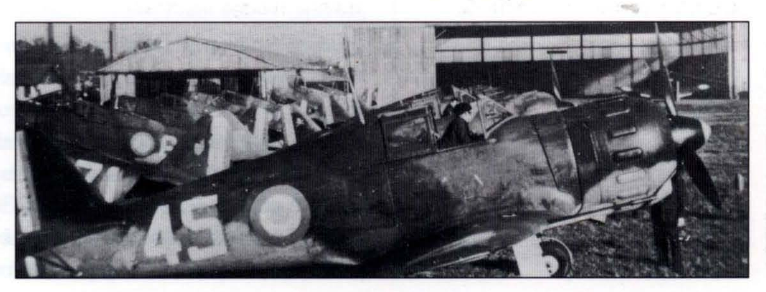
DOS BANDOS CON LA MISMA BANDERA

El 25 de junio de 1940, los tres primeros pilotos franceses, entre los que estaba Albert Littolf, habían huido de Francia para unirse a De Gaulle y crear el embrión de la Fuerza Aérea Francesa Libre. Desafortunadamente, el orgullo galo, todavía resentido por la reciente derrota, hizo que muchos otros se volviesen contra sus antiguos aliados después del ataque británico del 3 de julio contra la flota francesa en Mers el Kebir. Esto hizo que los alemanes permitiesen al nuevo gobierno de Vichy mantener una pequeña fuerza aérea que sería conocida como la *Armée de l'Air de l'Armistice*, desplegada en las colonias francesas y en la zona no ocupada de Francia. En consecuencia, algunos pilotos de caza, obedeciendo sólo a la palabra empeñada, combatieron del lado equivocado hasta la disolución de esta fuerza aérea en 1943.

Tras el ataque de la Royal Navy contra Mers el Kebir, durante el cual el *Sgt.* André Legrand, pilotando un Curtiss Hawk del GC II/5, derribó un Skua del Fleet Air Arm británico (el realidad el avión no sufrió ningún daño) que supuso su octava victoria confirmada, el gobierno de Vichy tomó inmediatamente medidas para reforzar sus posesiones de ultramar. Todo estaba dispuesto para que los franceses luchasen contra otros franceses.

SIRIA

Siria y el Líbano, bajo protectorado francés desde 1919, eran desde mucho tiempo atrás un hervidero de intrigas y tensiones. Tras el armisticio de junio de 1940, las autoridades del protectorado decidieron rápidamente apoyar al gobierno de Vichy. Un gran número de disidentes, entre los que se contaban muchos militares polacos expatriados, se abrieron paso hasta la cercana Palestina, controlada por los británicos. La situación era ya bastante tensa entre los diversos bandos de la zona cuando el Eje lanzó su ataque contra Grecia y Yugoslavia en mayo de 1941. Esto aumentó los temores de los aliados de que Siria pudiese ser utilizada como base de operaciones contra Egipto y el Canal de Suez. Cuando una rebelión amenazó los intereses británicos en Irak, los franceses de Siria no sólo suministraron armas a los rebeldes, sino que también permitieron a la Luftwaffe utilizar sus aeródromos como puntos de escala para apoyar la rebelión. En esta situación, y provocados por los franceses libres, los británicos no tuvieron más alternativa que pasar a la acción. En consecuencia, la RAF montó varios ataques contra los aeródromos situados en Siria. En Francia, el gobierno de Vichy estaba tan alarmado por los continuos ataques que ordenó el envío de cazas de refuerzo, que se materializó en el traslado desde Argelia de 27 MS.406 del GC I/7 y 25 D.520 del GC III/6.



La mayoría de las unidades de caza con base en Francia estaban equipadas con Bloch 152. Los que aparecen en esta imagen tomada poco después del armisticio pertenecen a la *3ème Escadrille* del GC II/9. El que se ve en primer plano es el n/s 636, y detrás de él está el '71', que se cree que era montura del jefe de la unidad, *Cne.* Louis Defino.



Aquí vemos a los armeros trabajando en un Bloch 152 del GC II/8 en Marignane en 1942. Debajo de la antena de la radio se distingue el emblema del tiburón de la *3ème Escadrille*. El aparato lleva las franjas de Vichy completas y, sorprendentemente, todavía mantiene su matrícula militar.

Al endurecerse la resistencia francesa en tierra, ambos bandos enviaron refuerzos aéreos. Al final de la primera semana de combates, las operaciones en tierra estaban en una situación de empate, pero mientras la RAF contaba con casi la misma fuerza con la que había empezado, los franceses habían continuado recibiendo refuerzos.

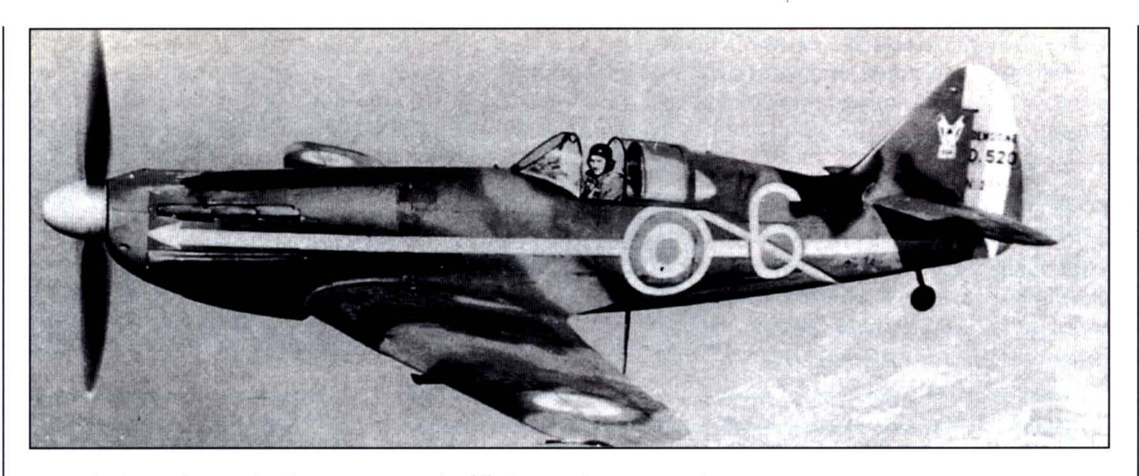
El 15 de junio seis D.520, con Le Gloan al frente, sorprendieron a seis Gladiators, y derribaron inmediatamente uno de los biplanos, con lo que el as cobraba su victoria confirmada número 15. Durante aquel confuso combate aéreo, uno de los D.520 también fue derribado y otro de los Gladiators sufrió graves daños, al igual que el aparato de Le Gloan, que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso de vuelta en su base.

En la serie de encuentros entre ambos bandos que se produjeron a lo largo de los días siguientes, fueron los bombarderos los que más sufrieron, pero también la operatividad de los cazas franceses disminuía rápidamente. En tierra, continuaban los encarnizados combates, pero un estancamiento temporal en el frente del desierto del Sáhara permitió a los británicos enviar más refuerzos a Siria.

El 22 de junio –el día que los alemanes invadieron la URSS– comenzó a sentirse la influencia ejercida por los franceses libres sobre la moral de las fuerzas de Vichy.

Al día siguiente, la llegada de refuerzos de la RAF hizo posible un cambio de táctica. Dio comienzo una serie de ataques de ametrallamiento contra los aeródromos franceses. Tras haber efectuado inicialmente una interceptación de bombarderos en Baalbeck, los D.520 del GC III/6, también en esta ocasión con Le Gloan al frente, despegaron de nuevo para encontrarse poco después con ocho Hurricanes. En un furioso choque, cuatro de éstos fueron reclamados como derribados, uno por Le Gloan y otro compartido entre el *Cne.* Richard, el *Sgt. Chef* Mertzisen y el *Sgt.* Coisneau. Un tercero fue derribado por el *Lt.* Marcel Steunou, que compartió una cuarta victoria con otros dos pilotos. Estas dos victorias, además de otra contra un Fulmar del Fleet Air Arm, derribado el 8 de junio sobre Saida, junto con los dos aviones alemanes derribados en Francia en 1940 convirtieron a Stenou en as. Pero no disfrutaría de su recién alcanzada categoría durante mucho tiempo, ya que aquel mimo día, él y el *Sgt.* Savinelin perdieron la vida durante un combate contra una docena de Tomahawks australianos del 3er Sqn. Pese a que Léon Richard derribó uno de los Tomahawks, convirtiéndose también en as, el resto de los aparatos del GC III/6 fueron tratados sin contemplaciones por los australianos, y el avión de Le Gloan sufrió también daños considerables.

El 26 de junio, los agresivos australianos sorprendieron en tierra a los D.520 del GC II/3, en Homs y destruyeron 5 de ellos, produjeron daños graves a otros 6, y alcanzaron a otros 11 produciéndoles daños de diverso grado. La situación de los aviadores franceses era desalentadoramente parecida a la que habían soportado en Francia un año antes, cuando la



Pierre le Gloan a los mandos de su famoso D.520 (n/s 277) '6' pintado con los emblemas del armisticio en pleno verano de 1940.

carencia de un sistema de alerta temprana significaba que los cazas tenían que despegar cuando las bombas estaban cayendo ya sobre su base.

El desastre sufrido por los franceses en Homs provocó la retirada de sus unidades de caza en espera de reemplazos. Durante el resto de la campaña, la fuerza francesa de cazas quedó prácticamente destrozada. Mientras tanto, los bombarderos franceses (muchos de ellos procedentes de la *Aéronavale),* siguieron sufriendo un castigo tan duro como el que los alemanes les habían infligido en 1940. En tierra continuaban los intensos combates, pero los franceses se dedicaban ahora a reducir sus bajas y a retirar sus aviones. El 12 de julio de 1941 todos los combates cesaron, y Siria pasó a estar bajo control de la Francia Libre.

Las fuerzas de Vichy habían perdido 128 aviones, por todo tipo de causas, pero sólo nueve cazas habían sido abatidos en combate aéreo. Habían reclamado 34 victorias confirmadas en el aire (las bajas confirmadas por la RAF/RAAF fueron en realidad 27). Sus oponentes reclamaron 37 victorias, frente a unas pérdidas admitidas por los franceses de 26. Por lo tanto, los honores estaban repartidos equitativamente. El centro de la acción iba a trasladarse ahora al norte de África.

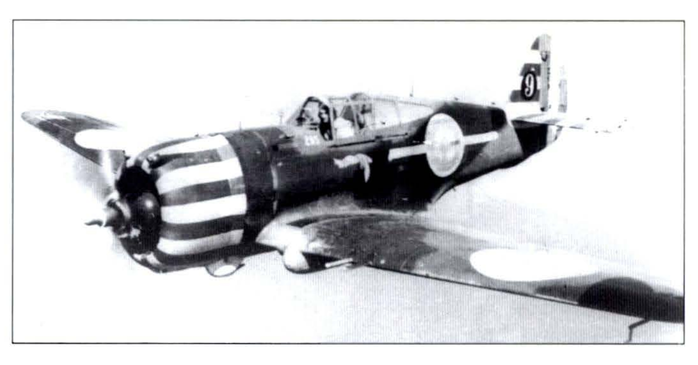
Operación *Torch*

Tras las abrumadoras victorias del Eje en la URSS a mediados de 1942, se hizo patente la urgente necesidad de aliviar la presión sobre los soviéticos y de salvar Egipto. Los aliados decidieron finalmente desembarcar en el norte de África francés, lo cual abriría un segundo frente, y daría oportunidad de derrotar definitivamente a las fuerzas italo-germanas del norte de África. De este modo quedaría al descubierto el flanco sur alemán, y el Mediterráneo volvería a quedar bajo control aliado. Antes de esta operación, a la que se daría el nombre de *Torch* ('antorcha') y que sería la primera acción militar anglo-americana de gran envergadura, con la esperanza de reducir la resistencia local de las fuerzas de Vichy, se hizo correr la voz de que se trataba principalmente de una acción combinada de los norteamericanos y de las fuerzas francesas libres.

Era preciso ocupar tanto terreno como fuese posible antes de que el Eje pudiese reaccionar, por lo que se decidió desembarcar simultáneamente en tres puntos muy separados entre sí. Éstos serían Casablanca, Orán y Argel, el primero a cargo exclusivamente de fuerzas norteamericanas, y las otras dos ciudades serían conquistadas por fuerzas anglo-americanas combinadas.

El ataque simultáneo contra tres objetivos tenía para los aliados la desventaja de que las fuerzas disponibles quedaban diluidas, pero no tenían muchas opciones a ese respecto.

Era preciso transportar a las fuerzas de desembarco en tres convoyes distintos, cada uno de ellos con varios portaaviones, cuyos aviones debían cubrir los desembarcos iniciales. La fuerza 'H', cuyo objetivo estaba en Argel, era británica, e incluía cuatro portaaviones con un total de 118 aviones; la Fuerza 'O' con destino a Orán (Argelia) utilizó tres portaaviones de la Royal Navy con 59 aviones a bordo; mientras que la US Navy aportó cuatro portaaviones para los desembarcos en Casablanca (Marruecos), que transportaban 164 aviones navales, además de los P-40 de un grupo de caza de la USAAF. Era preciso guardar el máximo secreto, especialmente porque la fuerza norteamericana navegaba directamente desde los Estados Unidos atravesando el Atlántico. También se dispondría de apoyo aéreo adicional a cargo de fuerzas enviadas especialmente desde Gibraltar y Malta.



El *Sgt.* Georges Lemare, de la *2ème Escadrille* del GC I/4, fotografiado en su H-75A-3 Nº 295 en patrulla desde Cap-Vert, cerca de Dakar. Su avión luce los emblemas completos de Vichy utilizados en el periodo a partir de 1942. En ese momento tenía cinco victorias en su haber, y el resto de su registro lo acumularía volando con la unidad *Normandie-Niémen* en Rusia.

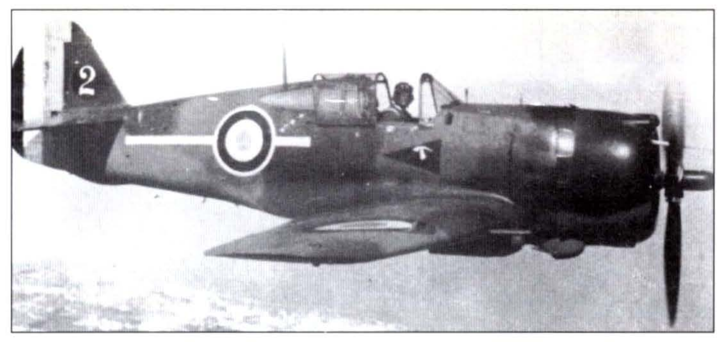
La sorpresa fue completa cuando los tres desembarcos comenzaron a las 01:00 horas del 8 de noviembre de 1942. Los primeros ataques al amanecer contra el aeródromo de La Sénia, cerca de Orán, a cargo de Albacores de la Royal Navy, fueron interceptados por una docena de Dewoitines del GC III/3 de esa base, y durante el combate aéreo que se entabló cerca del objetivo, los D.520 reclamaron cuatro aviones derribados y dos probables antes de ser atacados por los Sea Hurricanes que componían la escolta.

En un ataque en Tafaroui los Seafires del 807º Sqn. sorprendieron en tierra a varios bombarderos, y cuando regresaban, los cazas reclamaron el derribo de un D.520 como la primera victoria jamás conseguida por el Seafire. El 807º Sqn. también destruyó varios aviones en tierra en La Sénia para completar la misión. A cambio, las defensas antiaéreas derribaron uno de los Seafires.

Aproximadamente a las 08:00 horas, Sea Hurricanes del 891º Sqn. atacaron La Sénia. Después de haber agotado su munición, uno de ellos fue derribado, probablemente por el *Sous Lt.* Michel Madon, que se anotaba así su octava victoria –el piloto del Seafire salió ileso–.

Estaba previsto que paracaidistas norteamericanos, procedentes directamente de Inglaterra, se lanzasen sobre La Sénia, pero la formación de C-47 norteamericanos que los trasportaba se perdió y se dispersó del mal tiempo. Llegó sobre la zona poco después del ataque de los Seafires del 807º Sqn. y fueron interceptados por los D.520 del GC III/3, que todavía estaban en el aire, y una docena de ellos fueron obligados a descender sobre la superficie de un lago salado situado a cierta distancia y después fueron ametrallados por los franceses. Poco después se supo que Tafaroui estaba ahora en manos de los norteamericanos, y los C-47 recibieron órdenes de volver a despegar y dirigirse allí. Los que pudieron cumplieron la orden, pero algunos se habían quedado atascados y no pudieron hacerlo.

Más tarde, aquella misma mañana frenética, los Dewoitines del GC III/3 se encontraban orbitando sobre La Sénia antes de emprender una misión de escolta a bombarderos, cuando apareció una formación de cazas, que toma-



En esta imagen vemos a Marin la Meslée pilotando su Hawk n/s 217 sobre Rabat, en Marruecos, en 1940-41. Aparte de la franja horizontal blanca pintada en el fuselaje, el acabado de los aparatos de Vichy se diferencia muy poco del utilizado en la desafortunada campaña francesa de 1940.

ron por Hurricanes. Se trataba en realidad de Seafires del 807º Sqn. y en la refriega que siguió, uno de ellos fue derribado por el *Sgt.* Poupart, a cambio de un D.520.

Más tarde, los ocupados pilotos del GC III/3 estaban ametrallando el aeródromo de Tafaroui, cuando llegó el 31º grupo de caza norteamericano procedente directamente de Gibraltar. Los americanos, que volaban con Spitfires, tomaron al principio a los D.520 por Hurricanes, y en la confusión, el *Sous Lt.* Georges Pissotte derribó uno de ellos, lo que significó su cuarta victoria confirmada. Pero en cuanto los norteamericanos se dieron cuenta de su error, se lanzaron contra los D.520. En una lucha desigual, el *Cdt.* Engler y el *Cne.* Mauvier no tuvieron ni una sola oportunidad y ambos murieron en el combate, mientras que el *Sgt.* Poupart saltaba en paracaídas.

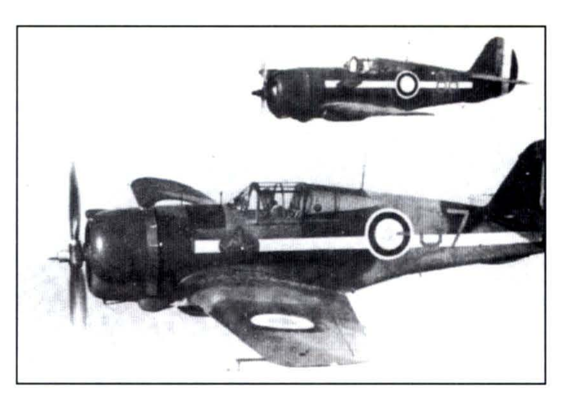
En el vuelo de regreso a su base, los seis miembros supervivientes del GC III/3 se cruzaron con los desafortunados C-47, que habían aterrizado antes y que no podían despegar. Fueron concienzudamente ametrallados y tres de ellos fueron destruidos, una victoria atribuida conjuntamente a Georges Blanck, al *Sous Lt.* Michel Madon, al *Sous Lt.* Georges Pissote y a Roger Duval. Los cuatro eran ya ases y, después del 8 de noviembre, las siguientes victorias que reclamarían volverían a ser contra los alemanes. Blanck terminó la guerra al mando de una escuela de adiestramiento de caza en Meknes, Marruecos. Después de la guerra, entró en acción de nuevo en Argelia y se retiró con el grado de coronel en octubre de 1963. Falleció el 8 de enero de 1990. En cuanto a Pissotte, después de la guerra sirvió durante 18 meses en Indochina, para luego regresar a Francia, ocupar diversos puestos como instructor, y se retirarse como coronel en 1964. La carrera de Duval después de la guerra estuvo en su mayor parte relacionada con destinos como instructor y de Estado Mayor. Se retiró con la graduación de general en julio de 1961.

Tras sólo un día de lucha, los combates aéreos alrededor de Orán habían prácticamente cesado, y los aviones supervivientes empezaron a retirarse hacia Marruecos. La resistencia en tierra continuó durante dos días más –lo suficiente para salvar el honor de los orgullosos galos– hasta que el *Admiral* Darlan, jefe de todas las fuerzas francesas en el norte de África, y que hasta entonces había sido un incondicional partidario de Vichy, cambió de bando y ordenó un alto el fuego. La Royal Navy había perdido la tremenda cifra de 53 aviones de todos los modelos, aunque la mayoría de ellos fueron abatidos debido a la insuficiente instrucción de los pilotos.

Pero en Marruecos la historia fue bastante distinta. Inicialmente, los defensores estaban confusos y las tropas norteamericanas llegaron a las playas muy rápido, pero su inexperiencia les hizo quedarse en las playas durante demasiado tiempo, lo cual dio ocasión a los franceses para reorganizarse. Al amanecer, los aviones de la Marina norteamericana atacaron los barcos atracados en el puerto, efectuaron incursiones contra los aeródromos –donde sorprendieron a los aparatos franceses cuando despegaban– y produjeron grandes destrozos. Cuando los Grumman F4F estaban atacando Casablanca, seis Hawks del GC II/5 *Lafayette* despegaban de Camp Cazes. Entre sus pilotos estaban ases de los combates de 1940. Uno de los primeros en despegar fue el

Lt. Pierre Villaceque, que ya tenía cinco victorias confirmadas contra los alemanes. Su patrulla fue la primera en 'probar sangre' cuando derribó un hidroavión de observación de tiro OS2U con lo que interrumpió el fuego de los barcos de la Marina norteamericana situados frente a la costa.

Más aparatos del GC II/5 fueron despegando a intervalos regulares para mantener en el aire patrullas constantes. A las 08:45, a pesar de sufrir un ataque de ciática, el *Cdt.* Tricaud despegó acompañado por el *Lt.* Fabre y el *Cne.* Robert Huvet. El muy experto Huvet, miembro de la *Aéronautique Militaire* desde 1930, había derribado cinco aparatos alemanes en Francia y probablemente un Wellington de la RAF a la altura de Safi el 2 de septiembre de 1942. Aquel día iba a derribar aparatos americanos. Otro de los Hawks que respondió a la invasión era pilotado por el *Lt.* Paul Abrioux, que normalmente estaba destinado en el Cuartel General en Rabat. A pesar de ello, se unió a la batalla y los acontecimientos del 8 de noviembre le servirían para convertirse en as.

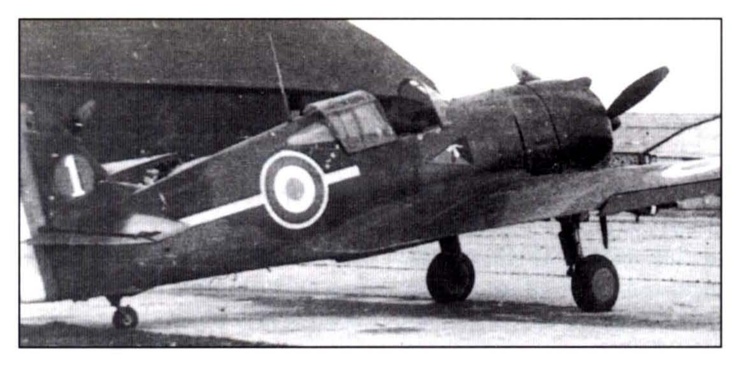


Estos dos Hawks pertenecían al GC II/4, y fueron fotografiados en vuelo sobre Marruecos en algún momento de 1940-41. Los grandes números pintados en el fuselaje eran los dos últimos del número de serie del avión –es decir, los números 188 y 267–. Ambos llevas el emblema del 'Petit Poucet' del SPA 155.

Cuando el último de los viejos y cansados Hawks luchaba por ganar velocidad, los Wildcats del VF-41 empezaron a efectuar pasadas a gran celeridad sobre el aeródromo. En aquel preciso instante fueron atacados por los Hawks. Aunque el GC II/5 tenía 13 D.520, y los pilotos americanos comunicaron haberlos visto, lo cierto es que ninguno fue utilizado, ya que la unidad no tenía munición para sus cañones de 20 mm. En el encarnizado y confuso combate aéreo que se entabló sobre el campo, se hizo evidente la superioridad de la potencia de fuego de los Wildcats. Cinco pilotos franceses perdieron la vida en combate, cuatro fueron heridos y dos más murieron en accidentes al despegar.

Aparte de los aviones perdidos en combate, otros aparatos del GC II/5 fueron destruidos en tierra, y se perdieron 13 de ellos en total. Entre los muertos estaban Tricaud y Robert Huvet, que antes de fallecer derribaron un F4F. A Pierre Villaceque se le atribuyó el derribo de uno de los cazas americanos, con lo que conseguía su sexta victoria confirmada para añadir a sus dos victorias probables, pero sufrió graves heridas en el rostro. Posteriormente prestaría servicio en Túnez y en Italia, antes de ser ascendido al mando del GC I/3 hasta el final de la guerra. Después de la guerra ocupó cargos de planeamiento y Estado Mayor cada vez más relevantes. En 1962 ascendió a General, y asumió el cargo de director de personal de la *Armée de l'Air* en 1969. Se retiró en 1977. Aquel día, Paul Abroux reclamó su quinta y última victoria (un SBD Dauntless), y permaneció en el norte de África después de la guerra. Tras servir con la ONU en Palestina en 1948, entró en el Ministerio del Aire francés, pero murió el 17 de noviembre de 1951 al tener que abandonar el P-47 Thunderbolt que pilotaba y no abrirse su paracaídas.

Por lo que respecta a las fuerzas norteamericanas, también habían pagado un alto precio –en total, el GC II/5 reclamó el derribo de siete Wildcats y un OS2U a lo largo del día, aunque es posible que algunos de los cazas fuesen en realidad SBDs–. Los franceses no eran los únicos que identificaban erróneamente a sus víctimas. Un episodio, ocurrido aquella misma mañana, sirve para demostrar el bajo nivel de capacidad de identificación de aviones en general. Los inexpertos pilotos americanos del VF-9 derribaron frente a Fédala un avión bimotor que, según aseguraron, se trataba de un LeO45 –en realidad se trataba de Hudson de la RAF–. La equivocación fue completa al día siguiente,



Esta imagen de un Curtiss Hawk del *1ère Escadrille* del GC I/5 fue tomada en Rabat, Marruecos, en 1940. El número '1' indica probablemente que se trata del aparato del jefe de la unidad.

cuando aparatos del VF-41 derribaron un Spitfire de reconocimiento fotográfico de la RAF desarmado. En suma, no fue un buen día para los pilotos del VF-9, que perdieron seis de sus aviones a causa de fallos mecánicos y a la mala navegación, sin que los franceses les sirviesen de ninguna ayuda.

Al amanecer del lunes 9 de noviembre en Casablanca, cinco agotados pilotos del GC II/5 ametrallaron las lanchas de desembarco que se dirigían a Fédala, y tuvieron suerte de escapar con sólo leves daños. Los americanos respondieron enviando Wildcats en patrullas permanentes para proteger a la flota. Una hora después, un ataque similar realizado por una formación mixta de bombarderos de la *Armée de l'Air* y de la *Aéronavale*, escoltada por 15 Hawks del GC I/5, fue localizada por pilotos del VF-9. Con la ventaja de su mayor altitud, los Wildcats derribaron en poco tiempo cuatro de los Hawks, lo que causó la muerte a dos de sus pilotos y heridas de gravedad al *Adj. Chef* Georges Tesseraud. Este último era un piloto muy competente que había conseguido siete victorias confirmadas y cuatro probables en Francia. Afortunadamente, se recuperó de sus heridas, y después de la guerra completó dos turnos de servicio en Indochina, entre los cuales intercaló una estancia en Marruecos. Se retiró en 1964 con la graduación de Coronel y falleció el 29 de julio de 1988.

El *Lt.* Camille Plubeau, uno de los mejores pilotos de aquel día en ambos bandos, con 14 victorias confirmadas y cuatro probables en su haber (todas ellas conseguidas en la campaña de Francia), tuvo mejor suerte. Su aparato sufrió graves daños y tuvo que efectuar un aterrizaje sobre la panza al regresar a su base en Rabat, pero salió ileso.

El único consuelo para los franceses fue que otro de los ases del GC I/5, el *Sgt. Chef* Jéreme Bressieux, reclamó el único Wildcat del día al derribar al alférez Gerhardt (que resultó ileso), con lo que se anotaba su novena y última victoria confirmada de la guerra. Un año después pilotaba un P-39 con los americanos. Después de la guerra sirvió principalmente como instructor hasta 1954, y se retiró con la graduación de Teniente Coronel en 1961.

Los norteamericanos atacaron bases situadas a lo largo de un frente muy amplio, destruyeron muchos aviones en tierra, y aunque ahora era imposible que los aviadores franceses montasen ningún tipo de operación, en tierra la resistencia seguía siendo fuerte. El 10 de noviembre la mayor parte de las unidades aéreas francesas supervivientes se habían retirado a Meknes. Con los cazas prácticamente clavados a tierra, los aviones americanos podían atacar a las fuerzas terrestres de Vichy prácticamente sin ser molestados. A primera hora de la mañana del día 11, el *Général* Nogues, jefe de las fuerzas terrestres de Vichy, solicitó un alto el fuego, y puso así fin a la lucha. El viernes 13 de noviembre se alcanzó un acuerdo definitivo entre ambos bandos, y los franceses de África estuvieron de nuevo todos en el mismo bando, y la *Armée de l'Air de l'Armistice* dejó de existir.

Cualquier ilusión que quienes apoyaban al gobierno de Vichy pudiesen haber tenido sobre su relación con los alemanes quedó barrida cuando, aquella misma mañana, la Wehrmacht extendió su ocupación a toda Francia.

CON LA RAF

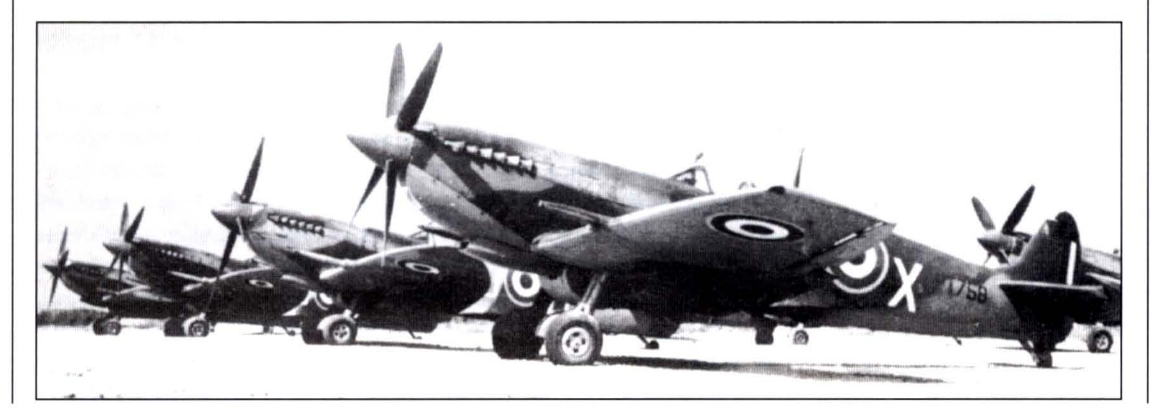
Tras el desastre de junio de 1940, los valerosos soldados franceses que respondieron a la llamada de De Gaulle, o que simplemente decidieron por su cuenta continuar luchando, huyeron a Inglaterra y corrieron un sinfín de arriesgadas aventuras. Entre éstos destaca el *Lt.* Pinot, que decidió llevarse consigo a todos los componentes de la escuela de adiestramiento que entonces mandaba en Bretaña. El 18 de junio de 1940 requisó un barco pesquero y llevó a 108 alumnos, y al páter de la unidad, a Inglaterra. Otros llegaron solos, algunos a través de España o de otros lugares más lejanos –unos pocos, como Albert Littolf, se llevaron consigo sus aviones–. El 1 de julio de 1940, este grupo heterogéneo compuesto en su mayoría por jóvenes oficiales recibió el nombre de *Forces Aériennes Françaises Libres* (FAFL). Sin embargo, al principio, había tan pocos aviadores que quedaron bajo el mando de la Marina francesa, con el *Admiral* Muselier a la cabeza. Fue Muselier quien dio a la FAFL su famoso emblema, la Cruz de Lorena.

A diferencia de los ciudadanos de todos los demás países ocupados, cuyos gobiernos legítimos huyeron a Inglaterra y apoyaron a sus compatriotas en su resistencia, el gobierno francés hizo cuanto pudo para disuadirles de unirse al campo aliado. De hecho, muchos de ellos sirvieron durante años en la FAFL, con una sentencia de muerte colgando sobre ellos. Por ese motivo, muchos pilotos combatieron con un nombre falso para protegerse tanto a sí mismos como a sus familiares que habían quedado en Francia.

Muchos pilotos sirvieron también como miembros de unidades de la RAF. El más famoso de éstos es sin duda Pierre Clostermann. La *Armée de l'Air* le atribuyó oficialmente 33 victorias (fuentes británicas le han atribuido recientemente unas 15) e hicieron de él el 'as de ases'. Consiguió sus primeras victorias con el 341º Sqn., pero parece ser que la mayoría las consiguió cuando estaba encuadrado en el 602º Sqn. Después de la guerra, describió sus hazañas en la obra *The Big Show* ('El gran espectáculo').

En la lista de revista de pilotos franceses encuadrados en la RAF se encontraba también James Denis, que protagonizó una atrevida evasión de Francia a bordo de un Farman 222 con otros 19 hombres en junio de 1940. Aunque entonces tenía 34 años de edad, y había aprendido a volar en 1929, Denis creyó que ya había perdido su oportunidad de entrar en combate.

Spitfires LF IX de ala recortada pertenecientes a una unidad francesa no identificada, fotografiados, con casi total seguridad, en Italia o Córcega en 1944.



De Gaulle en persona le pidió que fuese a Camerún para conseguir apoyo a la causa de la Francia Libre, y después consiguió llegar a Egipto, luego a Grecia y por fin al desierto del Sáhara, donde fue agregado al 73° Sqn. Con esta unidad, en un mes de combates (mayo de 1941) sobre Tobruk, derribó nueve aviones, todos ellos confirmados. Uno de ellos, un Bf 109E que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso el 23 de abril, estaba pilotado por el *Ofw.* Hans-Joachim Marseille.

Después, Denis se trasladó a Siria, donde sus habilidades diplomáticas contribuyeron a evitar que los aviadores franceses combatiesen unos contra otros, antes de regresar para unirse al Cuartel General de la FAFL. Después de la guerra estuvo al mando de la base de Bourget antes de retirarse en 1953.

Muchos de los primeros pilotos franceses que sirvieron en la RAF demostraron ser excepcionales. Jean-François Demozay, más conocido por su *nom de guerre* 'Morlaix' fue licenciado poco después de ser llamado a filas en 1938 por ser considerado no apto para el servicio militar. Como era piloto civil, al estallar la guerra sirvió como intérprete con la RAF. Después del colapso, en junio de 1940, encontró un Bristol Bombay abandonado con el que, junto con 15 soldados, voló hasta Inglaterra. Declaró que era piloto de caza y se unió a las filas de la FAFL, y después al 1er Sqn. de la RAF, y demostró ser precisamente eso. En un informe de sus actividades con fecha del 9 de agosto, se leía lo siguiente:

'Un magnífico ejemplo de valentía y habilidad. El 12 de julio, descendiendo a baja cota, atacó y derribó un avión enemigo sobre el norte de Francia. El 17 de julio hundió minas enemigas con disparos de cañón. El día 26 derribó su séptimo aparato enemigo. El 31 de julio, frente a la costa de Dunkerque, entabló combate con tres Bf 109. Derribó a dos de ellos y causó daños al tercero, con lo que consiguió su octava y novena victorias'. Desafortunadamente, tras haber prestado servicio en el Cuartel General de la FAFL y en Francia después del Día-D, perdió la vida en un accidente aéreo cerca de Buc el 19 de diciembre de 1945. En el momento de su muerte tenía en su haber 21 victorias oficialmente confirmadas y dos probables, la mayoría de ellas conseguidas mientras formó parte del 91° Sqn. Ninguna de ellas fue compartida.

Con la llegada a Inglaterra del *Lt.Col.* Martial Valin, la FAFL se transformó en un serio componente de las filas aliadas. En el momento del colapso francés en 1940, Valin se encontraba en Brasil como parte de la misión militar francesa. Optó por unirse a De Gaulle, pero no pudo llegar a Inglaterra hasta abril de 1941. En julio fue nombrado Jefe de Estado Mayor de la FAFL. Desafortunadamente, las autoridades de Vichy le sentenciaron a muerte en rebeldía.

A pesar del relativamente poco personal que optó por unirse a la FAFL al final de la campaña de Siria, ahora había al menos una base a partir de la cual empezar a adiestrar nuevos escuadrones integrados totalmente por franceses. El reducido número de tripulaciones con que contaba la FAFL al final de 1941 (186 pilotos y 17 navegantes) comparado con los 205 franceses, 546 checos y 1.813 polacos que servían en la RAF parecía insignificante. Pese a ello, después de unas cuantas peleas entre los franceses, se dio a Valin autoridad para formar unidades autónomas encuadradas en la RAF desde el final de 1941. Como recordatorio de por qué luchaban, estas unidades fueron bautizadas con nombres de provincias francesas ocupadas por los alemanes. Los escuadro-



El *Cdt.* Henri Hugo, un as con seis victorias confirmadas y dos probables, saliendo de la cabina de su Spitfire en Ajaccio a finales de 1943. Todas sus victorias las había conseguido en 1940 durante la campaña de Francia encuadrado en el GC II/7, pilotando los MS.406. Obsérvese el emblema de la unidad detrás de la escotilla de la cabina.

nes de caza fueron los primeros en formarse, y con una sola excepción, establecieron su base en Inglaterra.

El GC IV/2 *Île de France,* también conocido como 340º Sqn. de la RAF, se estableció en Turnhouse el 7 de noviembre de 1941, e incorporó a sus filas los pocos pilotos navales franceses que estaban en Inglaterra.

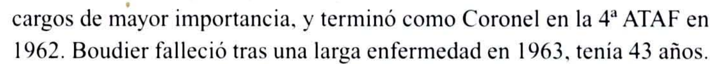
El escuadrón entró en servicio operativo al final de aquel mes y empezó a realizar operaciones de caza libre sobre el norte de Francia a partir de abril de 1942. Durante las operaciones aéreas sobre Dieppe, en agosto de 1942, uno de los primeros miembros de la unidad consiguió sus primeras victorias. Bajo el *nom de guerre* de 'Pierre Kennar', el *Cdt.* Pierre Laureys, de 23 años de edad, derribó dos Do 217 el día 19. Causó daños a un Fw 190 en noviembre y a otro el 9 de marzo de 1943. Derribó otros dos el mismo día y se convirtió en as al conseguir su última victoria cinco días después sobre Le Touquet. Laureys, muy cercano al *Général* De Gaulle, había huido de Francia a bordo de un bote lleno de refugiados polacos el 24 de junio de 1940, y dejó a sus consternados padres en el muelle.

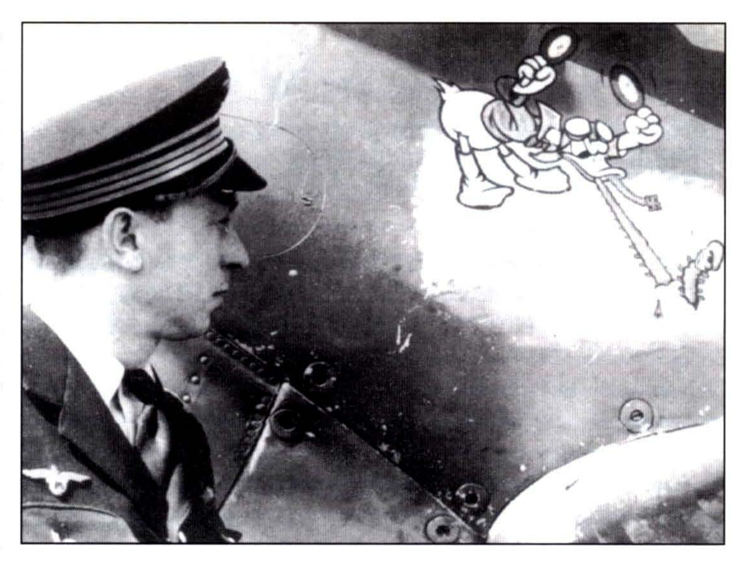
Varios miembros del escuadrón *Île de France* alcanzarían después fama en la unidad *Normandie-Niémen,* entre los que estaban Marcel Albert y Didier Beguin (regresaron para mandar la unidad en marzo de 1944 tras haber derribado ocho aviones en Rusia, y perdieron la vida al ser derribados por la artillería antiaérea el 26 de noviembre). El Día-D, el 6 de junio de 1944, el escuadrón *Île de France* proporcionó protección de cazas a las fuerzas de invasión, y a partir de febrero de 1945 formó parte de la 2ª TAF hasta que volvió a quedar bajo control de la *Armée de l'Air* el 25 de noviembre de 1945.

Los orígenes del segundo escuadrón francés de la RAF, GC III/2 *Alsace*, o 341º Sqn. de la RAF, se remontaban a la escuadrilla francesa libre Nº 2, desplegada en Oriente Medio. Esta unidad, que se había formado en septiembre de 1941 bajo el mando de Jean Tulasne, se distinguió en los combates de la campaña del norte de África hasta marzo de 1942, en que se decidió que la unidad sería enviada de vuelta a Inglaterra. Sin embargo, el general Rommel intervino, y el personal de la unidad no pudo regresar hasta septiembre de 1942. Mientras tanto, De Gaulle había persuadido a las autoridades soviéticas para que aceptasen una unidad compuesta por franceses para combatir en el frente del Este. Como resultado de ello, sus componentes fueron enviados a esa unidad, mientras que el escuadrón *Alsace* fue reorganizado en Inglaterra, al mando de René Mouchotte, como 341º Sqn. en enero de 1943.

El escuadrón, equipado con Spitfires, empezó a realizar operaciones de caza libre sobre Francia desde la base de Biggin Hill en marzo de 1943. Siguió en el sur de Inglaterra realizando cometidos similares hasta el día D, en que se encargó de misiones de protección de la fuerza con sus cazas. En agosto de 1944 se trasladó a Francia, y después a Bélgica al mes siguiente. La mayor parte de sus misiones durante la etapa final de la guerra fueron contra las fuerzas terrestres enemigas. El 8 de noviembre de 1945 sus hombres se reincorporaron a la *Armée de l'Air.*

Uno de los primeros miembros de la nueva unidad que se reorganizó en Inglaterra fue Michel Boudier quien, con ya tres victorias confirmadas en su haber conseguidas durante el período en que estuvo encuadrado en el escuadrón *Île de France*, recibió el mando de la *2ème Escadrille* del *Alsace*. Para el día D había añadido a su registro cuatro victorias con-

firmadas más y dos probables, pero el 9 de julio de 1944, cuando acababa de derribar un Bf 109 que supuso su octava y última victoria confirmada, fue derribado por un Thunderbolt de la USAAF. Durante tres semanas consiguió evitar ser hecho prisionero, pero finalmente Boudier fue capturado por la Gestapo y sentenciado a muerte. Sin embargo su actitud desafiante impresionó de tal manera a sus captores que en lugar de ser ejecutado fue encarcelado en Alemania hasta el final de la guerra. En 1946 marchó a Indochina, donde estuvo en servicio activo durante dos años, regresó después para ocupar

cargos de mayor importancia, y terminó como Coronel en la 4ª ATAF en 1962. Boudier falleció tras una larga enfermedad en 1963, tenía 43 años.



Bernard Duperier observa su recién pintado emblema personal sobre el capó del motor de su Spitfire Mk VB BM324 del GC IV/2 *Île de France* (340° Sqn.) el 19 de agosto de 1942. El as utilizó este avión para anotarse una victoria más y otra compartida, un derribo probable y un avión dañado –el dañado y las victorias compartidas (Do 217 en ambos casos) los consiguió sobre la cabeza de playa de Dieppe el día en que fue tomada esta fotografía–.

Pese al número relativamente reducido de personal francés integrado en la RAF, aquellos que lo estaban eran muy versátiles. Bernarnd Duperier, nacido en 1907, escapó a Inglaterra (vía Estados Unidos) en 1941, y se unió a la FAFL. Tras conseguir varios éxitos con la RAF, en abril de 1942 fue nombrado jefe del GC 2 *Île de France*. En enero de 1943, Duperier tenía en su haber siete victorias confirmadas y una probable. A su regreso de una misión en Canadá en diciembre de 1943, se hizo cargo del mando del 341° Sqn. *Alsace* en agosto de 1944. Aunque permaneció en el escuadrón, Duperier estuvo durante algún tiempo al mando del Ala de Caza de Biggin Hill, y fue el único francés que llegó a mandar un ala de combate de la RAF. El 4 de agosto de 1944, el *Cdt.* Duperier saltó en paracaídas sobre Francia para establecer contacto con la Resistencia. Dos días después fue herido y pasó un año en un hospital. Después de la guerra sus actividades se centraron en la aviación civil y llegó a ser presidente del *Aéro-Club de France*.

Encuadrados en la RAF, se formaron dos escuadrones de caza más, el 329° Sqn. o GC I/2 *Cicognes*, y el 345° Sqn., conocido también como GC II/2 *Berry*. Ambas unidades se formaron equipadas con Spitfires a principios de 1944, y con personal que había servido anteriormente con las fuerzas de Vichy en el norte de África.

El temible Jean Accart estuvo al mando del GC II/2 (345° Sqn.) hasta que fue destinado a Estados Unidos en diciembre de 1944. En 1937, Léon Vuillemain había servido bajo el mando de Accart en el GC I/5. Ahora volvió a unirse a su viejo amigo y jefe de escuadrón en el *Berry*. Cuando Vuillemain se unió al 345° Sqn. tenía ya 11 victorias confirmadas y 4 probables en su haber, y una de sus víctimas había sido un Wellington derribado frente a Port Lyautey el 28 de agosto de 1942. No conseguiría ninguna victoria con la RAF, ya que la unidad estuvo encargada principalmente de realizar salidas de ataque a tierra. Vuillemain se retiró con la graduación de Teniente Coronel en marzo de 1962, y falleció el 10 de octubre de 1974.

EN CIELOS SOVIÉTICOS

En Rusia fue donde sirvieron los más famosos de todos los escuadrones franceses libres. Oficialmente, la unidad –conocida como GC III de la FAFL– había sido fundada en Damasco, Siria, el 1 de septiembre de 1942. En ella se reunieron voluntarios de los exilios en Inglaterra y Oriente Medio, bajo el mando del *Cdt.* Pouliquen (su segundo en el mando era el *Cdt.* Jean Tulasne, de quien hablaremos más adelante). Pronto se decidió que la unidad sería bautizada con el nombre de *Normandie.* Mientras la administración soviética resolvía lentamente los numerosos detalles de su traslado a Rusia, los pilotos empezaron a adiestrarse en Rayak con dos destartalados D.520. Finalmente, el 11 de noviembre, los voluntarios del escuadrón *Normandie* embarcaron en tres Dakotas y emprendieron su tortuoso viaje a Rusia. El 29 de noviembre, en mitad del invierno ruso, llegaron por fin a su base de entrenamiento en Ivanovo. Allí, fieles a su palabra, los rusos ofrecieron a los pilotos franceses el equipamiento que prefiriesen –aparatos rusos, británicos o americanos–.

El encargado de la elección fue Jean Tulasne. Después de probar varios aviones, escogió el Yak-1 por su maniobrabilidad, similar a la del D.520, para satisfacción de los rusos. El adiestramiento de conversión dio comienzo de inmediato con el Yak-7 biplaza. El 22 de febrero de 1943 Jean Tulasne se convirtió en jefe de la unidad cuando el *Cdt.* Pouliquen fue destinado a la misión militar francesa en Moscú. La unidad entró en servicio operativo poco después.

Jean Tulasne no figura en la lista de ases de caza franceses, pero esta memoria estaría incompleta si no contemplase la influencia de su personalidad sobre el grupo *Normandie.*

Tulasne había nacido el 27 de octubre de 1912, su padre y dos tíos eran aviadores. A pesar de que su padre había muerto en 1929 al sufrir un accidente al aterrizar, Tulasne decidió ser piloto también. En 1933 se ganó sus alas y demostró tener un excepcional talento como piloto, lo que le llevó a prestar servicio como instructor durante un año. No pudo tomar parte en la defensa de Francia ya que había sido destinado para mandar la *2e Escadrille* del GC I/7 en Siria. Tulasne se negó a aceptar las órdenes



El *Cdt.* Pierre Pouyade posa delante de su Yak-9 con sus dos mecánicos rusos. Pouyade fue el tercer jefe del regimiento *Normandie* en Rusia.

de Vichy, arregló su propia 'desaparición' sobre el mar el 5 de diciembre de 1940, y a bordo de su aparato se unió a las fuerzas francesas libres en Palestina. Tras luchar en las filas de la RAF, desempeñó un papel fundamental al reunir a muchos de los hombres que formaron la base del grupo *Normandie*. Las evidentes cualidades de Tulasne como piloto y como diplomático acabaron situándole al mando de la unidad.

El 22 de marzo de 1943, 13 Yak-1 del nuevo escuadrón *Normandie* despegaron de su base operativa de Polotniani-Zavod, al suroeste de Moscú, en el preciso momento que el Ejército Rojo lanzaba una importante ofensiva. El 5 de abril, mientras escoltaban a unos bombarderos Pe-2, Préziosi y Durand derribaron un Fw 190 cada uno, que fueron las primeras victorias conseguidas por los pilotos franceses en Rusia. Durand consiguió seis victorias confirmadas más antes de morir en combate el 1 de septiembre de 1943.

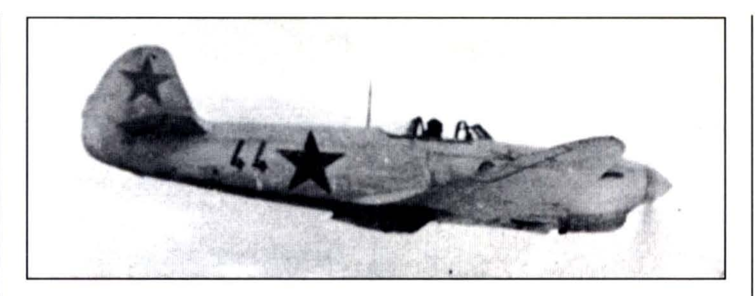
Con las felicitaciones de sus aliados rusos, la moral del *Normandie* era alta, pero el 13 de abril, nueve aviones, con Tulasne al frente, fueron atacados por ocho Fw 190. En el violento combate aéreo, tres de los alemanes fueron derribados, pero tres de los Yaks cayeron envueltos en llamas y todos sus pilotos (Derville, Poznanski y Bizien) perdieron la vida. Consciente de la necesidad de recuperar la moral, y para que sus hombres volviesen a entrar en acción tan pronto como fuese posible, Tulasne organizó misiones conjuntas con unidades soviéticas de la Guardia, operaciones de caza libre y misiones de escolta a bombarderos a lo largo del mes de abril. Realizaba tres o más misiones al día y, el 20 de mayo, cuando la unidad se trasladó a Kozielsk, el *Normandie* tenía ya ocho victorias confirmadas, pero había perdido a otro de sus pilotos, que había caído prisionero.

A continuación, la unidad se trasladó a Khationki, donde voló junto al 18º regimiento de cazas de la Guardia. Los pilotos franceses fueron alojados en un pueblo que se encontraba a unos cuatro kilómetros del aeródromo, excepto Jean Tulasne, que prefirió un refugio cercano a su avión para poder despegar lo antes posible en caso de alerta. Cuando los otros pilotos llegaron para emprender la patrulla del amanecer, encontraron a Tulasne listo y esperándoles, impaciente por despegar.

El 9 de junio llegaron nueve pilotos de refuerzo, con el *Cdt.* Pierre Pouyade al frente. Dos semanas después el registro de la unidad aumentó cuando Tulasne derribó un Fw 190 que representaba su primera victoria confirmada. El 5 de julio la unidad recibió un nuevo impulso cuando le fueron entregados los primeros Yak-9, justo a tiempo para la batalla de Kursk el día 10.

La primera salida del *groupe* tuvo lugar el 12 de julio, cuando 14 Yak-9 escoltaron a dos formaciones de Pe 2 durante una incursión sin incidentes contra las líneas alemanas. Al día siguiente escoltaron a 10 Il-2 que se dirigían a atacar un puente en Tsin. El objetivo estaba protegido por 24 Bf 110, que pronto fueron obligados a formar un círculo defensivo. En la refriega resultante, el *Cne.* Albert Littolf, Albert Durand y el *Sous Lt.* Noël Castelain derribaron un avión alemán cada uno. No hubo bajas del lado ruso.

Castelain estaba todavía en su periodo de adiestramiento en el momento de entrar en vigor el armisticio francés, pero había huido a Inglaterra. Allí había conseguido sus alas de piloto, y se embarcó en una serie de aventuras con James Denis en Oriente Medio. Fue uno de los primeros voluntarios para combatir en Rusia, y en la acción que se acaba de reseñar, consiguió su tercera victoria. Solía volar junto con su gran amigo Albert Littolf,



Una rara instantánea en vuelo de Marcel Albert pilotando su Yak-1M '44' con camuflaje de invierno desde Ivanovo a principios de 1943. El aparato llevó este camuflaje hasta abril de aquel año.

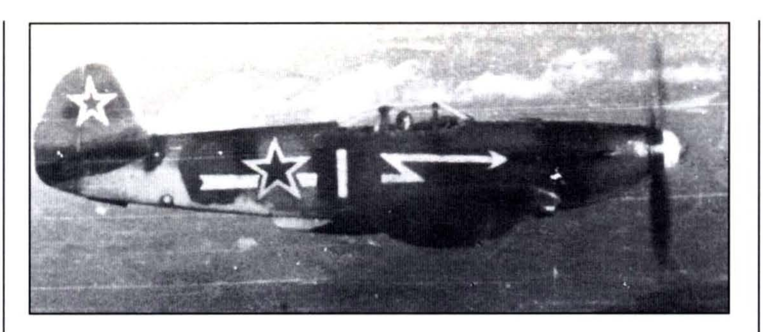
con quien se había entrenado en Inglaterra, y hasta el 16 de julio había conseguido anotarse cuatro victorias confirmadas más, cuando ambos pilotos no regresaron de una misión.

Julio fue un mes de intensa actividad, durante el cual el *groupe* realizó varias misiones al día. En el mismo combate en que cayeron Littolf y Castelain, Pouyade derribó un Ju 87 y Tulasne un Fw 190, que constituía su tercera victoria. En sólo cuatro días, los pilotos del *Normandie* habían derribado 17 aviones enemigos en 112 salidas, pero el precio que habían tenido que pagar había sido alto. Seis pilotos habían perdido la vida, entre ellos Jean Tulasne, durante su salida operativa número 40. Pierre Pouyade fue el último que vio a Tulasne: 'Pocos segundos después nos avisó por radio de la presencia de varios Fw 190 volando por encima de nosotros, en un casi inmaculado cielo estival. Cuando ascendía en dirección al Sol unas pequeñas nubes blancas se interpusieron entre nosotros y le ocultaron para siempre'.

Por lo que respecta a Pierre Pouyade, tenía en su haber seis victorias confirmadas en el momento de la muerte de Tulasne, tras lo cual asumió el mando del *Normandie*. Las autoridades soviéticas se alarmaron mucho al saber que la unidad tenía entonces sólo nueve pilotos en condiciones de volar, y les prohibieron realizar más misiones de combate sin autorización.

El 4 de agosto, los mecánicos franceses de la unidad fueron sustituidos por rusos. Esta decisión se había impuesto debido a la total fatiga de aquéllos, que se habían agotado por la tremenda carga de trabajo, las condiciones de vida y el idioma. No obstante, siguieron llegando pilotos de reemplazo a la unidad. La mayor parte del mes de agosto estuvo ocupada por vuelos de adiestramiento y por el traslado a una nueva base en Smolensk, y al final del mes el registro de la unidad había aumentado hasta 42 victorias confirmadas en cinco meses de operaciones.

El 4 de septiembre, tres Ju 88 se sumaron a la lista de víctimas de la unidad, y entre quienes consiguieron aquellas victorias estaba Marcel Lefèvre, el gran amigo de Marcel Albert y Albert Durand. Los tres habían huido juntos de Orán el 14 de diciembre de 1941, y todos se habían presentado a la vez voluntarios para ir a Rusia. Lefèvre no consiguió su primera victoria (un Hs 126 sobre Sofonovo) hasta el 2 de mayo de 1943, pero pronto consiguió demostrar que era uno de los mejores pilotos de la unidad –en noviembre ya tenía en su haber 11 o 12 victorias confirmadas–. Cuando el *groupe* se trasladó a su base original de Ivanovo para pasar el invierno, se le encomendó la misión (junto con Marcel Albert) de entrenar a los pilotos que iban llegando, y también resultó ser un magnífico instructor. En mayo de 1944, Lefèvre y sus hombres regresaron al frente, pero antes de que pudiese volver a entrar en acción se estrelló en Toula el día 28, después de que su caza se incendiase durante un vuelo de prueba. Fue sacado de la



Léon Oguloff en patrulla, visto por René Sauvage, a unos 4.000 metros sobre Königsberg, en Prusia oriental, en marzo de 1945. Ougloff tenía ascendencia rusa y consiguió siete victorias entre enero y marzo de 1945. Más tarde perdería la vida a bordo de un Mosquito en julio de 1947. Aquí se ve a Ougloff pilotando el Yak-3 de René Challe después de que éste fuese herido y hospitalizado el 17 de enero de 1945.

cabina con graves quemaduras, de las que jamás logró recuperarse y murió el 5 de junio. Tenía 26 años de edad.

En octubre de 1943, Pierre Pouyade fue enviado al norte de África en busca de nuevos voluntarios. La prueba de que tuvo éxito en su cometido puede verse al repasar algunos de los nombres que se añadieron a sus filas en enero de 1944: Carbon, Mertzisen, Sauvage, Martin y Marchi, todos los cuales se convirtieron en ases. El 16 de enero, el *Col.* Pouyade regresó también, seguido en febrero por ocho pilotos más, entre los cuales estaba Robert Iribarne.

Nacido el 27 de septiembre de 1918, Robert Iribarne estaba destinado en Orán con el GC I/9 al estallar la guerra, por lo que nunca había participado en combates. Después se presentó voluntario para el escuadrón *Normandie*, y a los pocos días de su entrada en combate en junio de 1944 había derribado un Fw 190. A lo largo del verano y el invierno, Iribarne consiguió siete victorias confirmadas (todas ellas contra cazas) antes del 18 de enero. El 11 de febrero de 1945, desapareció durante una misión en algún lugar al oeste de Zinten, en Prusia oriental.

El 7 de febrero de 1944, la afluencia de nuevos pilotos permitió que el *groupe* se dividiese en *escadrilles*. Éstas fueron bautizadas con los nombres siguientes: *1e Rouen; 2e Le Havre* y *3e Cherbourg*. En abril se añadió una cuarta *escadrille* que recibió el nombre de *Caen*.

El 16 de febrero, la unidad se despidió de un importante elemento, cuando el *Cne.* Didier Beguin regresó a Inglaterra para unirse al GC III/2 *Alsace*. En ocho meses de combate había conseguido ocho victorias confirmadas, pero no llegó a aumentar su registro antes de ser derribado en llamas por la artillería antiaérea el 26 de noviembre, y perder la vida. A pesar de ello, con el refuerzo de más pilotos, entre los que estaban los hermanos Challe y Georges Lemare, el *Normandie* fue reequipado con Yak-9 mejorados en mayo de 1944.

Los combates se intensificaron a partir del 28 de julio, y al escuadrón *Normandie* se le encargó la misión de proteger a las tropas que trataban de cruzar el río Niémen. Bajo el fuego de la artillería antiaérea y a los ataques de los cazas enemigos, los pilotos derribaron dos Fw 190 y un Ju 87, aparato este último que fue perseguido por Jacques André a través de la barrera antiaérea. Reclamó el bombardero en picado como victoria probable, y regresó a su base, pero su Yak-9 nunca más pudo volver a volar. André, que era piloto desde su decimoquinto cumpleaños, pasó la mayor parte del principio de su carrera como instructor. Entró por primera vez en acción con el GC II/3, y derribó un Catalina de la RAF frente a la costa de Orán el 18 de mayo de 1942. Su siguiente victoria llegó el 30 de julio, cuando estaba ya encuadrado en el *Normandie*, y al final de la guerra había conseguido 16 victorias confirmadas y 4 probables y



Roger Marchi posa delante de su Yak-3 en Bourget poco después de su regreso a Francia el 20 de junio de 1945. Sus 13 victorias están marcadas detrás de la cabina. Obsérvese la falta de simetría de la estrella roja.

se le había concedido la estrella de oro de Héroe de la Unión Soviética. Falleció el 2 de abril de 1988.

Al final del mes de julio, el *Col.* Pouyade comunicó a sus hombres que su unidad había conseguido 86 victorias confirmadas hasta el final de junio, y que Stalin en persona había otorgado a su unidad el nombre de *Normandie-Niémen* en reconocimiento de la defensa que habían llevado a cabo sobre aquel río. El 1 de agosto, las ojivas de las hélices de los Yak-9 fueron pintadas con el emblema tricolor –rojo, blanco y azul– y al terminar el mes se había recibido el primero de los magníficos cazas Yak-3.

A mediados de septiembre, la unidad había avanzado hasta Antonovo, pero el mal tiempo restringió los vuelos, y los combates aéreos fueron escasos. El 30 de septiembre, Léon Cuffaut añadió a su registro dos Bf 109, pero al serle contabilizado como probable uno de ellos, tuvo que esperar hasta el 16 de octubre (cuando derribó un Fw 190) para convertirse en as. Al final de aquel mes tenía 13 victorias confirmadas y 4 probables. Después de la guerra pasó la mayor parte de su carrera en la *Armée de l'Air* y ocupó destinos en ultramar. Se retiró como *Général de Brigade* el 20 de enero de 1962.

A lo largo del mes de octubre, la unidad participó en una serie de intensos combates. Joseph Risso consiguió una insólita victoria el 18 de octubre, su décima victoria confirmada, al derribar un Henschel Hs 129. Risso había decidido unirse a la causa aliada inmediatamente después del armisticio, en junio de 1940. Destinado en el norte de África, Risso, junto con otros dos camaradas, 'tomaron prestado' un avión, con la intención de volar hasta Gibraltar. Desdichadamente, tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en territorio español y fue inmediatamente encarcelado. Con ayuda del secretario del agregado militar francés, Risso consiguió hacerse con documentación falsa y huyó. Una vez en Inglaterra fue adiestrado como piloto de caza nocturna, lo cual era poco frecuente, y se unió al 253° Sqn. pero como deseaba más acción, fue uno de los primeros que se presentaron voluntarios para formar parte de la *Normandie-Niémen* y consiguió su primera victoria el 16 de julio de 1943. Risso acabó la guerra con 11 victorias confirmadas y 4 probables. Después de la guerra permaneció en la Fuerza Aérea, hasta retirarse como General en 1971.

El 12 de diciembre, los miembros más antiguos del *Normandie-Niémen*

obtuvieron permiso para regresar a Francia, y el *Cdt.* Louis Delfino sustituyó a Pierre Pouyade como jefe de la unidad.

A principios de 1945 el mal tempo restringió la mayoría de los vuelos –en aquel momento el registro de la unidad ascendía a 202 victorias confirmadas–. A partir del 14 de enero, el tiempo mejoró, y a lo largo de los días siguientes la unidad derribó 36 aparatos alemanes frente a la pérdida de un piloto. Para entonces, la *Normandie-Niémen* estaba actuando desde el interior de Prusia oriental, cerca de Königsberg. A comienzos de febrero se cosecharon más victorias, pero Robert Iribarne no consiguió regresar de una misión el día 11.

El 20 de febrero, la unidad se trasladó a Wittemberg. Al mismo tiempo, y según la guerra se acercaba a su conclusión, la unidad fue siendo reducida y el *groupe* quedó con sólo 24 pilotos encuadrados en dos *escadrilles*. Marzo fue un mes relativamente tranquilo, y el *Général* Petit, al visitar el regimiento, anunció la creación de un segundo *groupe* en Toula –17 pilotos se estaban ya entrenando allí–.

El 27 de marzo el *Normandie-Niémen* participó en uno de sus últimos combates importantes de la guerra, durante el cual fueron derribados tres Fw 190 y dos Bf 109 cerca de Pillau frente a la pérdida del *Sous Lt.* Maurice Challe. Maurice era el mayor de los dos hermanos que servían en la unidad y tenía 33 años en el momento de su muerte. Había huido a España, pero estuvo encarcelado durante seis meses, antes de ser devuelto a Casablanca en diciembre de 1943, donde se unió a su hermano René en su viaje a Rusia. Cuando fue derribado tenía en su haber 10 victorias confirmadas y una probable. En aquel mismo combate, también fue derribado su compañero, el as François de Geoffre de Chabrignac.

Con la intención de unirse a las Fuerzas Francesas Libres en junio de 1940, había intentado escapar de su unidad en Orán con un avión robado, pero fue detenido y encarcelado. Tras la operación *Torch* fue puesto en libertad, y pilotó un P-40 durante un tiempo antes de unirse a la *Normandie-Niémen* en enero de 1944. Una vez en la URSS, De Chabrignac reclamó siete victorias en cinco meses, la última de ellas el día antes de ser derribado sobre el gélido Báltico. Sorprendentemente fue rescatado por soldados rusos y, después de la guerra, se convirtió en una especie de aventurero.

El 7 de abril, la unidad se trasladó a Bladiau, donde, seis días después, fue bombardeada en tierra por la artillería alemana, lo cual produjo la última baja de la guerra de un miembro del *groupe*, al resultar muerto el *Aspirant* (aspirante a oficial) Henry por la metralla. Irónicamente, fue el quien, el día anterior, había conseguido la última victoria en el aire del *Normandie-Niémen* (un Fw 190). El día 24 llegaron más pilotos de reemplazo, y los veteranos fueron informados de que regresarían a Francia el día 30.

El 8 de mayo de 1945 la II GM tocó a su fin, pero la unidad no fue desactivada hasta el día siguiente. Ahora se trataba de soportar una seria campaña de ceremonias de entrega de condecoraciones, fiestas, brindis y desfiles, antes de que se informase a la unidad de que podían llevarse sus aviones de vuelta a casa a cambio de su ayuda durante la guerra. Así lo hicieron, pero no antes del 20 de junio, cuando 37 Yak-3 aterrizaron en Le Bourget. Tras 4.534 horas de vuelo y 869 combates habían conseguido 273 victorias en el aire y 37 probables, pero habían perdido a 42 pilotos que habían muerto o desaparecido. Para el *Normandie-Niémen* la guerra había terminado.

ASES Y VICTORIAS

Jean Accart

Jean Accart, uno de las famosos ases de caza franceses, nació el 7 de abril de 1912 en Fécamp, y obtuvo el título de piloto de la marina mercante en 1931. En 1932 fue llamado al servicio militar y se presentó voluntario para entrar en la *Aéronautique Maritime* (el equivalente francés al Fleet Air Arm británico) cuando prestaba servicio en el crucero *Bretagne.* Posteriormente se cualificó como piloto con base en tierra en Avord el 8 de marzo de 1933 y como piloto de hidroavión el 3 de junio en Hourtin. Después de un periodo pilotando los CAMS 37, Accart decidió pasarse a la *Armée de l'Air*, entrando a formar parte de la 5ª *Escadre de Chasse* con base en Lyon-Bron en enero de 1936. Al estallar la guerra, el *Lt.* Accart pilotaba Hawks con la *escadrille* SPA 67 del GC I/5.



El *Capitaine* Jean Accart, jefe del GC I/5, muestra lo cerca que estuvo de ser herido el 13 de mayo de 1940 cuando el ametrallador trasero de un Heinkel respondió a su ataque. El 1 de junio no tuvo tanta suerte. En ambos casos, habría podido evitar ser herido si su Hawk hubiese estado equipado con un parabrisas blindado.

Esta unidad consiguió 71 victorias en el aire durante la batalla de Francia, y el *Capitaine* Accart fue el responsable de 12 victorias confirmadas y 4 probables. Tal vez sea un detalle de mayor importancia para reseñar, y un elemento para medir la talla de este hombre modesto, el hecho de que la unidad sólo perdió un piloto en combate. Su carrera como piloto de caza terminó el 1 de junio de 1940, al unirse a una patrulla de D.520 para interceptar una incursión de la Luftwaffe contra Bâle. Cuando atacaba a un He 111 fue alcanzado por el fuego defensivo y una bala le entró entre los ojos y se le alojó en el cráneo –la carencia de parabrisas blindados en los cazas franceses costó un alto precio *Armée de l'Air*–. Con apenas fuerzas suficientes para salir de la cabina de su Hawk, saltó en paracaídas y llegó a tierra sin conocimiento, por lo que se hirió en el brazo y la pierna. El armisticio franco-alemán entró en vigor mientras se recuperaba de sus heridas, después de lo cual se le encomendó la creación de una escuela de adiestramiento de caza en Salon de Provence. Más tarde, cuando toda Francia fue ocupada por los alemanes, Accart huyó a España. Allí fue encarcelado al principio, pero más tarde fue liberado y viajó al norte de África, donde las autoridades francesas libres utilizaron su experiencia para pedirle que formase un grupo de caza. Así lo hizo, y recibió el mando del GC 2/2 *Berry* (también conocido como 345º Sqn.). Este escuadrón, equipado con Spitfires, se distinguiría sobre Normandía, Arnhem y Alemania. En diciembre de 1944 Jean Accart fue enviado a Estados Unidos para realizar un curso de Estado Mayor en Fort Leavenworth, y regresó en 1945 como *Commandant* para entrar en la inspección general del Estado Mayor de la *Armée de l'Air.* Después de la guerra, Jean Accart tuvo una distinguida carrera en la OTAN y en el SHAPE (Cuartel General Supremo de las Potencias Aliadas en Europa). Se retiró con la graduación de General el 1 de julio de 1973. Falleció el 19 de agosto de 1992.

Marcel Albert

Marcel Albert, oficialmente el segundo as más destacado de la *Armée de l'Air*, nació el 25 de noviembre de 1917 en París, en el seno de una familia modesta. Obligado a trabajar en la fábrica Renault para costearse sus estudios nocturnos y su sueño de volar, se unió a la *Armée de l'Air* el 7 de diciembre de 1938, y todavía estaba en su periodo de adiestramiento avan-



Agarrado a la hélice de uno de los primeros D.520 vemos al *Sgt.* Marcel Albert, que consiguió una victoria con este caza el 14 de mayo de 1940 cuando estaba encuadrado en el GC I/3. El resto de sus 23 victorias las consiguió a bordo de diversos modelos de Yak, encuadrado en el *Normandie-Niémen* en Rusia.

zado al estallar la guerra. Fue destinado al GC I/3, y derribó su primer aparato enemigo confirmado (un Do 17) el 14 de mayo de 1940. Seis días después se le contabilizó un derribo probable de un He 111, pero no volvió a anotarse otra victoria hasta 1943. Tras la firma del armisticio, huyó del norte de África con Albert Durand y Marcel Lefèvre a Gibraltar el 14 de octubre de 1941. Viajó hasta Inglaterra y se incorporó al GC IV/2 *Île de France* (340º Sqn.), con el que Albert realizó 47 misiones sobre el norte de Francia.

En agosto de 1942, el *Aspirant* Marcel Albert se presentó voluntario para incorporarse al *Groupe Normandie* en Rusia y pilotar cazas Yak. El 16 de junio de 1943 Albert derribó su primer avión en Rusia (un Fw 189) sobre Brusna-Mekovaia, y en julio reclamó tres victorias más, todas contra cazas, con lo que alcanzó la categoría de as. Antes de acabar el año, su registro había alcanzado 15 victorias confirmadas y 2 probables. Antes del final de la guerra añadiría a su cuenta ocho victorias más. Inmediatamente después de la guerra Albert sirvió brevemente en Praga como agregado aéreo, antes de dejar la *Armée de l'Air* y emigrar a Estados Unidos.

Louis Delfino

Louis Delfino, nacido en Niza el 15 de octubre de 1912, fue otro de los grandes ases que sirvieron en el escuadrón *Normandie-Niémen* y uno de los pocos pilotos que tuvieron éxito a bordo del desafortunado Bloch 152. La tragedia alcanzó pronto a Delfino cuando su padre perdió la vida en la I GM. Delfino, que procedía de la Academia Militar de Saint-Cyr, fue ascendido a *Sous Lt.* el 1 de septiembre de 1933 y se incorporó a la *Armée de l'Air.* Recibió sus alas de piloto el 27 de julio de 1934. Fue destinado a las unidades de reconocimiento, pero consiguió ser trasladado a los cazas cuando Francia se preparaba para la guerra en 1938, se incorporó al GC I/4 en Reims. A partir del 27 de agosto de 1939 (ya con el empleo de *Capitaine* y en el cargo de ayudante del *groupe),* pasó la 'Guerra de los confetis' en la base de Wez-Thuisy, donde participó en escasas acciones.

El 10 de mayo, su unidad fue trasladada a Dunkerque-Mardyck, y el día 17 fue trasladado a Buc para mandar la *4e Escadrille* del GC II/9 –equipada con Bloch 152– que tenía encomendada la defensa de París. A lo largo de las intensas semanas que siguieron, su registro se disparó hasta siete victorias confirmadas y tres probables. Pese a los heroicos esfuerzos de los pilotos de caza franceses, los acontecimientos en tierra desembocaron en el armisticio del 22 de junio. Durante los dos años siguientes, Delfino se mantuvo leal a su unidad hasta el 29 de mayo en que fue destinado de nuevo a su *groupe* de origen, el GCI/4, con base en Dakar. Tras la operación *Torch,* con motivo de una visita realizada a la unidad realizada el 5 de enero de 1943 por el general Giraud, de las Fuerzas Francesas Libres, el GC I/4 se pasó al bando aliado. Delfino se decepcionó al conocer la noticia de que, en lugar de los P-39 Airacobras que esperaba recibir, su unidad iba a ser reequipada con Martin Marylands para desempeñar misiones de patrulla costera, de modo que, el 11 de enero de 1944, se presentó voluntario para unirse al escuadrón *Normandie-Niémen.*

Llegó a Rusia el 28 de febrero, fue ascendido a *Commandant* cuatro meses después y se familiarizó rápidamente con el Yak-3 –considerado por sus pilotos como el mejor caza del mundo–. Durante un periodo de intensos combates, aumentó su registro hasta 12 victorias confirmadas y 4 probables. El 12 de noviembre fue ascendido a segundo jefe del *groupe*, y conseguiría cuatro



Aquí vemos a Pierre Le Gloan como *Sgt. Chef* delante de su MS.406, n/s 597 (matrícula militar L-536), en el cual consiguió su primera victoria en el aire (un Do 17) el 23 de noviembre de 1939.

victorias más (todas ellas contra cazas) antes de que la guerra concluyese. El 26 de abril de 1945, fue ascendido al grado de teniente coronel, y regresó por fin a Francia al mando del *Normandie-Niémen* el 20 de junio. Después de la guerra, Louis Delfino, ocupó cargos de responsabilidad cada vez mayor en la *Armée de l'Air*, que culminaron con su nombramiento como Inspector General de la fuerza el 1 de enero de 1964. Falleció repentinamente el 11 de junio de 1968, a consecuencia de un ataque al corazón.

Pierre Le Gloan

El enigmático Pierre Le Gloan, probablemente el as de caza francés más conocido por los británicos, procedía de una familia humilde. Era hijo de un campesino y nació en Kergrist-Moëlou el 6 de enero de 1913. Consiguió una beca del Estado para satisfacer su pasión por la aviación, que le permitió ingresar en la *Aéronautique Militaire* en diciembre de 1931. El 7 de agosto de 1932, el *Caporal* Le Gloan recibió sus alas de piloto. Al reengancharse fue destinado a la *6e Escadre de Chasse* en septiembre de 1933. En las prácticas de tiro estaba entre los mejores de grupo, y su habilidad para mandar una formación hizo que el 20 de octubre de 1936 el *Sgt.* Le Gloan fuese nombrado *chef de patrouille* ('jefe de patrulla'). En febrero de 1938, adquirió la consideración de suboficial profesional, y se trasladó con su unidad al norte de África.

El 1 de mayo de 1939, se creó en Chartres el GC III/6, y el *Sgt. Chef* Le Gloan pasó a formar parte de la 5ª *Escadrille*. La unidad, equipada con los MS.406, fue trasladada el 5 de septiembre de 1939 a Betz-Bouillancy con la misión de proteger la zona de París y el bajo Sena.

El 10 de junio, Mussolini decidió atacar también Francia, y tres días después, el *Adj.* Le Gloan derribaba dos bombarderos Fiat BR.20 italianos. Dos días más tarde, tuvo lugar el episodio que le haría inmortal cuando se convirtió en el segundo piloto de la II GM que conseguía cinco victorias en una sola salida –cuatro cazas biplanos Fiat CR.42 y otro BR.20–. Con 11 victorias confirmadas, Le Gloan era el principal as de su *groupe*.

Cuando entró en vigor el armisticio franco-alemán, Le Gloan y su unidad se retiraron al norte de África. En mayo de 1941, el GC III/6 recibió la orden de participar con los alemanes en operaciones en Siria, que entonces estaba bajo el control de Vichy, donde iba a estallar una sangrienta confrontación fratricida entre las fuerzas de Vichy y las de la Francia libre. Al final, los alemanes decidieron que tenían preocupaciones más urgentes, y dejaron la defensa de Siria y el Líbano completamente en manos de las autoridades de Vichy. En una campaña que duró más de un mes, el *Sous Lt.* Le Gloan derribó seis Hurricanes y un Gladiator de la RAF, con lo que elevó su registro a 18 victorias confirmadas y 3 probables.

Después de la operación *Torch*, el resto de las fuerzas de Vichy en el norte de África terminaron pasándose al bando aliado. Encuadrado en ellas estaba el *Lt.* Pierre Le Gloan. El 13 de agosto de 1943, recibió el mando de la *3e Escadrille* de su *groupe*, ahora rebautizada con el nombre de *Rousillon* y equipada con P-39 Airacobras. Fue entonces cuando su obsesión por volar acabó costándole la vida. El 11 de septiembre, Le Gloan y el *Sgt.* Colcomb despegaron a primera hora de la mañana para realizar una misión de escolta costera. Cuando cruzaban la línea de la costa, Colcomb observó que el P-39 de Le Gloan estaba lanzando humo negro. Al regresar a la base, el motor se paró de pronto y el as intentó efectuar un aterrizaje

forzoso. Sin que ninguno de los dos pilotos se diesen cuenta de ello, el depósito auxiliar de combustible de Le Gloan no se había soltado y en el momento en que tocó el suelo su avión estalló en una tremenda explosión.

ALBERT LITTOLF

Albert Littolf nació el 31 de octubre de 1911 en Cornimont. Era uno de entre ocho hermanos, y sentía por la aviación una pasión de proporciones casi religiosas, de modo que aún siendo muy joven llegó a la conclusión de que la única manera de superarse a sí mismo era volando. Tras ingresar en la *Aéronautique Militaire*, consiguió sus alas de piloto el 31 de julio de 1931, tras acabar el curso con el número uno de su promoción. Fue destinado a la *7e Escadre* en Dijon, y su jefe, que había formado un equipo acrobático, no tardó en reconocer sus aptitudes para el vuelo y seleccionó a Littolf para formar parte de la patrulla acrobática.

El breve periodo que pasó en el norte de África en 1939, con el GC II/7, no fue del agrado de Littolf y solicitó ser destinado otra vez a Francia. Allí se encontraba, en el GC III/7, cuando las fuerzas alemanas rompieron el frente en Sedán, y el 12 de mayo de 1940 compartió con su punto el derribo de un Ju 88. A bordo de uno de los primeros D.520, Littolf derribó después cinco Hs 126 y un Bf 109 como victoria probable (todos ellos compartidos) en menos de un mes.

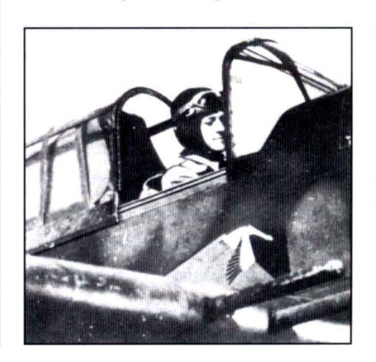
Decepcionado por el armisticio, Littolf y dos colegas, para responder a la llamada del general De Gaulle, volaron desde Francazal hasta Inglaterra, donde aterrizaron a punto que quedarse sin combustible. Allí, fue uno de los seis primeros pilotos que formaron la *1e Escadrille* de GC III/2 de las Fuerzas Francesas Libres el 13 de diciembre de 1940. Poco después su unidad fue enviada a Egipto para reforzar al 80º Sqn. En medio de la confusión reinante en el teatro de operaciones del desierto, Littolf prestó también servicio en el 73º Sqn., y participó en acciones sobre Atenas, Alejandría y Tobruk –el 5 de mayo de 1941 derribó cuatro Bf 109 sobre Tobruk cuando estaba encuadrado en esta última unidad–. Al final del mes, compartió el derribo de un Ju 88 y produjo daños a un Cant Z. 1007 italiano frente a la costa de Creta.

Tras regresar a Gran Bretaña en marzo de 1942, Littolf volvió a encontrarse con el *Cne.* Jean Tulasne, quien entonces estaba reclutando voluntarios para el nuevo GC 3 (el futuro escuadrón *Normandie-Niémen*). Después del entrenamiento en Ivanovo durante los meses de invierno, el escuadrón *Normandie* llegó al frente el 22 de marzo de 1943.

Littolf reabrió su registro al derribar un Hs 126 y un Fw 189 en mayo. El 5 de julio, los alemanes lanzaron su ofensiva en Kursk, que acabó convirtiéndose en la mayor batalla de carros de combate de la historia. En Khationski, donde el escuadrón *Normandie* estuvo inmovilizado desde el 10 de julio debido a las barreras de artillería, los acontecimientos se aceleraron de repente. Cuando los rusos lanzaron su contraofensiva el día 14, los pilotos franceses lucharon junto a los VVS de los regimientos de caza 18º y 303º para cubrir su avance. Littolf derribó un Bf 110 el día 13 y un segundo cerca de Krasnikovo el día 16, pero fue declarado desaparecido después de su segunda misión de aquel día.

Doce años después fue encontrado el cuerpo de Albert Littolf y enviado a su patria para ser enterrado en octubre de 1960. *Mort pour la France.*

El más célebre as de caza francés de 1940, Edmond Marin La Meslée, en la cabina de su Hawk 75A-3 n/s 217, armado con seis ametralladoras, con el emblema de la *1ère Escadrille* del GC I/5 pintado bajo la cabina.



Edmond Marin La Meslée

El piloto francés de mayor éxito de cuantos participaron en la batalla de Francia, Marin La Meslée, había nacido en Valenciènnes el 5 de febrero de 1912. Tras el bachillerato, estudió en la escuela de vuelo de Morane y consiguió sus alas de piloto el 1 de agosto de 1931. Para evitar ser llamado a filas, se presentó voluntario para un curso de oficial de la reserva en noviembre de aquel año, y ascendió a *Sous Lt.* el 20 de septiembre e 1932. La Meslée fue entonces destinado al 2° *Regiment de Chasse,* en Estrasburgo, y al terminar su año de servicio militar, se reenganchó por dos años más –con el grado de *Sergent*–. En septiembre de 1936, decidió hacer carrera en la *Armée de l'Air*, y fue destinado en octubre de 1937 como *Sous Lt.* al SPA 67, que entonces formaba parte del GC I/5. Al declararse la guerra pilotaba Hawks con el *Cne.* Jean Accart en esta unidad.

El 27 de julio de 1939, el GC I/5 se había trasladado a su base operativa en Suippes, donde Marin La Meslée esperó la oportunidad de hacer el trabajo para el cual había sido adiestrado. En aquel momento, los contactos con el enemigo eran esporádicos, y hasta el 11 de enero de 1940 no sorprendió a un Do 17P de la 3ª(F)/11 sobre Verdún, al que derribó, con ayuda del *Sous Lt.* Rey, cerca de la frontera alemana.

Sus siguientes victorias las consiguió el 12 de mayo, dos días antes de que la ofensiva alemana empezase en serie, cuando su *patrouille* sorprendió a unos 20 Ju 87 mientras efectuaba un bombardeo en picado contra la infantería francesa en las Ardenas. Los Stukas estaban desprovistos de protección de cazas, así que lo que siguió fue una carnicería. El GC I/5 reclamó 12 victorias, tres de ellas confirmadas, y una cuarta reducida a probable, que correspondió al mismo La Meslée. Al día siguiente, derribó un Bf 109. Del 15 al 26 de mayo estuvo constantemente en acción, ya que se intentaba por todos los medios detener la invasión. El día 15 compartió el derribo de un Hs 126, al día siguiente un Do 215, el 18 tres He 11 de una formación de 21, y el 19 otro bombardero Heinkel. Hubo una breve tregua hasta el 24, cuando derribó un Hs 126 cerca de Saint Loup, y al día siguiente consiguió otra victoria compartida. A continuación derribó un He 111 el día 26, victoria que La Meslée compartió con otros ocho pilotos de su *escadrille.* Siempre superado en número, regresaba frecuentemente con su Hawk lleno de agujeros, y en reconocimiento de su espíritu de lucha, se encomendó a La Meslée el mando de su *groupe* después de que Jean Accart fuese hospitalizado el 1 de junio.

La batalla se estaba perdiendo, pero la lucha no había acabado aún. El 3 de junio, compartió el derribo de un Hs 126, además de un Do 17 como probable, y cuatro días después, sobre Soissons, reclamó dos derribos probables más (un Ju 88 y otro Hs 126). Sin embargo, no había ninguna duda respecto a su última victoria, ya que el Ju 88 se estrelló cerca de Chatillon sur Bar el día 10, con lo que su registro se elevaba a 16 victorias confirmadas y cuatro probables. El 25 de junio el GC I/5 estaba ya en Argelia.

Durante los dos años y medio siguientes, Marin La Meslée esperó su ocasión para reanudar la lucha. Tras los desembarcos de la operación *Torch*, su *groupe* fue reequipado con Ariacobras P-39 y se dedicó a realizar escoltas a convoyes y patrullas costeras. En el invierno de 1944-45, su unidad pudo por fin tomar parte en la liberación de su patria, y el 4 de febrero de 1945, el *Cdt.* Marin La Meslée se puso al frente de su unidad, ahora deno-

minada *Champagne* pilotando P-47 Thunderbolts, en un ataque contra un convoy de vehículos alemán en el bosque de Hart. En la primera pasada, un vehículo estalló en llamas, y produjo una densa humareda que le impidió la visión. Al intentar ascender, fue alcanzado por un proyectil de 40 mm y se estrelló. Cuando los alemanes le sacaron de la cabina, descubrieron que había recibido una herida de metralla fatal en la cabeza. Hoy día una gigantesca estrella de piedra, como la que figura en la insignia de los pilotos franceses, indica el lugar en que cayó.

CAMILLE PLUBEAU

Camille Plubeau, nacido en Auxelles-Haut el 6 de enero de 1910, era uno de los pocos ases de caza que al principio quisieron ser pilotos de reconocimiento. Era muy aficionado al ciclismo, y estuvo inspirado por las hazañas de pilotos como Lindbergh y Mermoz. Posteriormente, cuando le llegó el momento de hacer el servicio militar, solicitó incorporarse a la *Aéronautique Militaire*. De entre 3.000 candidatos, sólo fueron elegidos 14, y Plubeau fue uno de ellos. El 14 de marzo de 1929 comenzó su entrenamiento, y se cualificó como piloto en un Morane 130 el 10 de agosto. En Istres, durante su adiestramiento avanzado, expresó el deseo de convertirse en piloto de reconocimiento, porque 'quería ver el país'. Pero el jefe de su unidad, que le había visto volar, le convenció para ser piloto de caza. Desde diciembre de 1929 hasta junio de 1932, prestó servicio en el 34 Regimiento de Aviación con el as de la I GM, Armand Pinsard (27 victorias).

En junio de 1932, su afición a los viajes le hizo presentarse voluntario para servir en Marruecos. Regresó a Francia en diciembre de 1934, y cuatro meses después se incorporaba al GC I/5 en Lyon. En mayo de 1939, el *Adj.* Plubeau fue destinado al GC II/4, que entonces se estaba formando con el Hawk en Reims. En agosto los *Petit Poucets* se instalaron en Xaffévilers, en los Vosgos. El 24 de septiembre dio comienzo su carrera en combate, que le convertiría en el primer as del *groupe* al derribar un Bf 109 del I./ZG 52 y otro más como probable.

A pesar de este informe sólo se le reconoció una victoria 'probable'.

No hubo ninguna duda respecto a un Hs 126 derribado el 31 de octubre, y antes de que el año acabase, Plubeau había añadido a su haber un Do 17 confirmado y otro como 'probable'. Su siguiente victoria tuvo que esperar hasta el 11 de mayo de 1940, cuando destruyó un Bf 109 –un He 111 que derribó aquel mimo día no fue confirmado–. El día 15 de aquel mes, compartió el derribo de un muy raro Ju 86, seguido de un Bf 109 que derribó él solo para completar el día. Tres días después derribó tres Bf 109 más y otro He 111. El 6 de junio derribó otro Bf 109 cerca de Soissons, pero el 9 de junio de 1940, tras derribar otro He 111 y dos Bf 109 más, el *Sous Lt.* Plubeau fue sorprendido por otro caza enemigo.

Con su motor en llamas, esperó hasta el último momento para saltar en paracaídas, a fin de evitar que le disparasen en el aire. Con quemaduras de tercer grado fue llevado a un hospital en Epernay, pero fue evacuado aquella misma tarde a Burdeos. Deseoso de continuar la lucha, aterrizó en Argel en agosto con un registro de 14 victorias confirmadas y cuatro probables.

Tras ser destinado al GC II/4 en Rabat, permaneció allí hasta que su unidad fue reequipada con Airacobras después de la operación *Torch*. La unidad, con su nueva denominación de *Champagne*, fue empleada en cometi-

dos de protección a convoyes por el Mediterráneo. En 1944, tras nueve meses al mando de la escuela de caza en Meknes, Plubeau fue ascendió a *Capitaine* y se le encomendó el mando de la *2e Escadrille* del GC II/9. Al final de la guerra, estaba al mando del *groupe* de adiestramiento y enlace en Bourget, y después en Villacoublay. Tras haber realizado 155 misiones operativas, Camille Plubeau se retiró el 1 de octubre de 1946.

ROGER SAUVAGE

Roger Sauvage nació el 26 de marzo de 1917, y era hijo de un nativo de la Martinique muerto en acción durante la I GM. Fascinado por la aviación después de haber leído la biografía del gran as de la I GM, Georges Guynemer, ingresó en la*Armée de l'Air* en 1935, demostrando que en Francia la raza no era un obstáculo para seguir la carrera militar. Durante la mayor parte de 1937, participó en misiones de reconocimiento fotográfico a lo largo de la frontera alemana, y en abril de 1939 fue destinado al GC 1/5 con base en Reims.

A lo largo del invierno de 1939-40, realizó numerosas misiones de escolta, protegiendo aviones de observación, sin que jamás se le presentase ocasión de entablar un combate aéreo. Cuando por fin llegó el momento de su bautismo de fuego, estuvo a punto de costarle la vida. Cuando pilotaba un bimotor Potez 631, estableció contacto con una formación de tres Hurricanes de la RAF, uno de los cuales le atacó de repente. Con grandes dificultades consiguió salir de la cabina de su avión en llamas. Cuando su paracaídas se abrió, su avión estalló, y dejó a Sauvage casi inconsciente al llegar al suelo. Durante cuatro días perdió la memoria, y cuando la recobró supo que el piloto británico había confundido su avión con un Bf 110 (éste era un error tan común, que más adelante se pintaron marcas de identificación especiales en los Potez 631 para evitar incidentes como aquél).

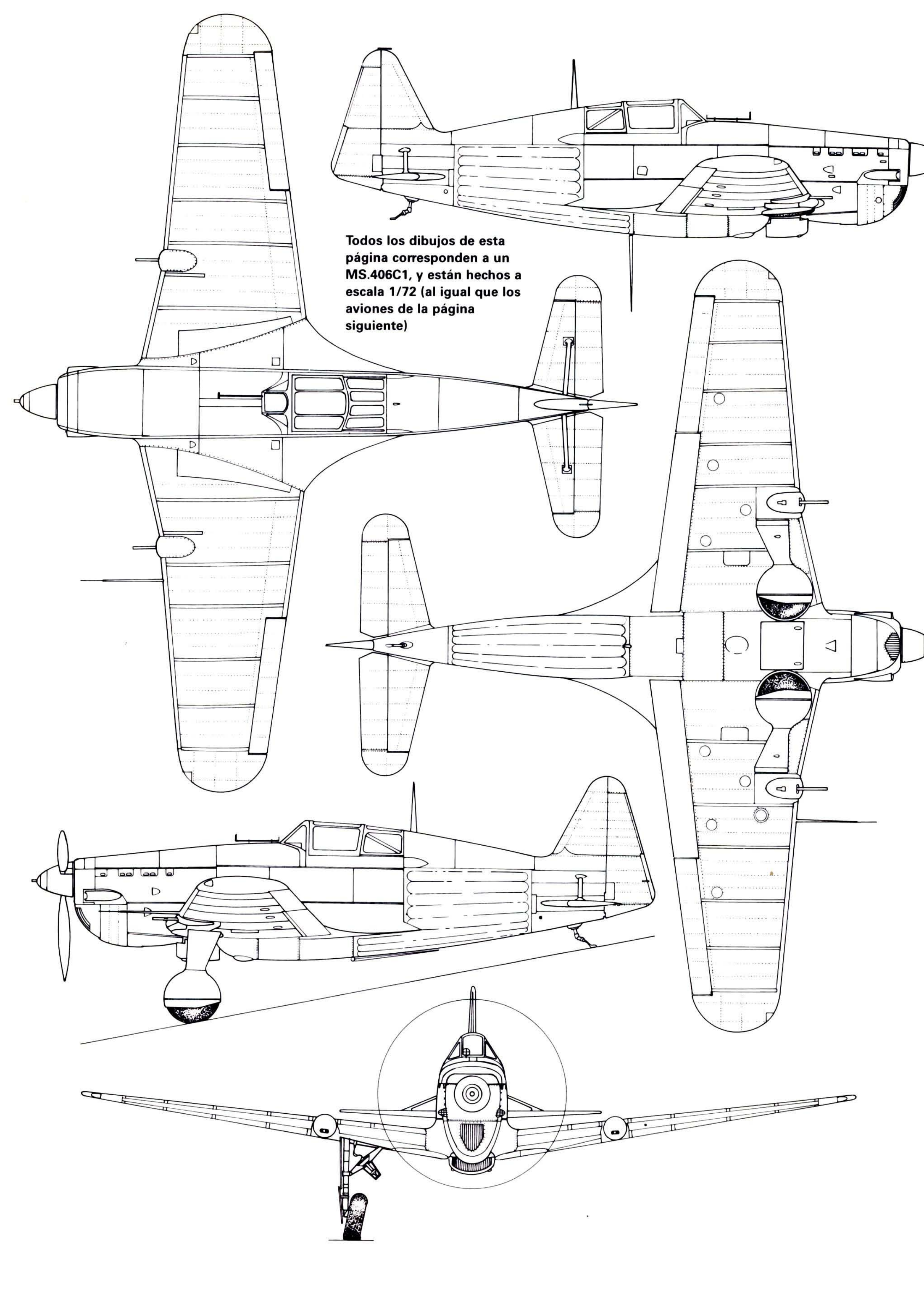
Rápidamente demostró que su restablecimiento era total –derribó un He 111 el 18 de mayo–, aunque hasta el 16 de junio no consiguió derribar su siguiente víctima (un Do 17) cerca de Tours. Después del armisticio, salió para el norte de África. Mientras estaba en Casablanca fue convencido para ir a Rusia y unirse al escuadrón *Normandie-Niémen*.

Tras llegar a la Unión Soviética, en enero de 1944, como parte del segundo contingente de voluntarios, para el entrenamiento de transformación con el Yak-7, no derribó otro avión alemán hasta el mes de octubre (un Fw 190) sobre Prusia oriental. Dos días después, compartió el derribo de dos Ju 87 y un Bf 109, seguidos por el derribo confirmado de un Fw 190 y una victoria probable contra otro 24 horas más tarde. Mientras el Ejército Rojo avanzaba a través de Prusia oriental hacia el interior de Alemania, el *Aspirant* Sauvage siguió añadiendo continuamente victorias a su registro. En una sorprendente serie derribó dos Fw 190 el 16 de enero de 1945, otro al día siguiente, y tres más el día después, junto con un cuarto aparato enemigo dañado. El 27 de marzo de 1945 –el día en que derribó un Fw 190 y causó daños a otro cerca de Pillau, que constituían sus últimas victorias de la guerra– su total se elevó a 16 victorias confirmadas, 1 probable y 4 dañados.

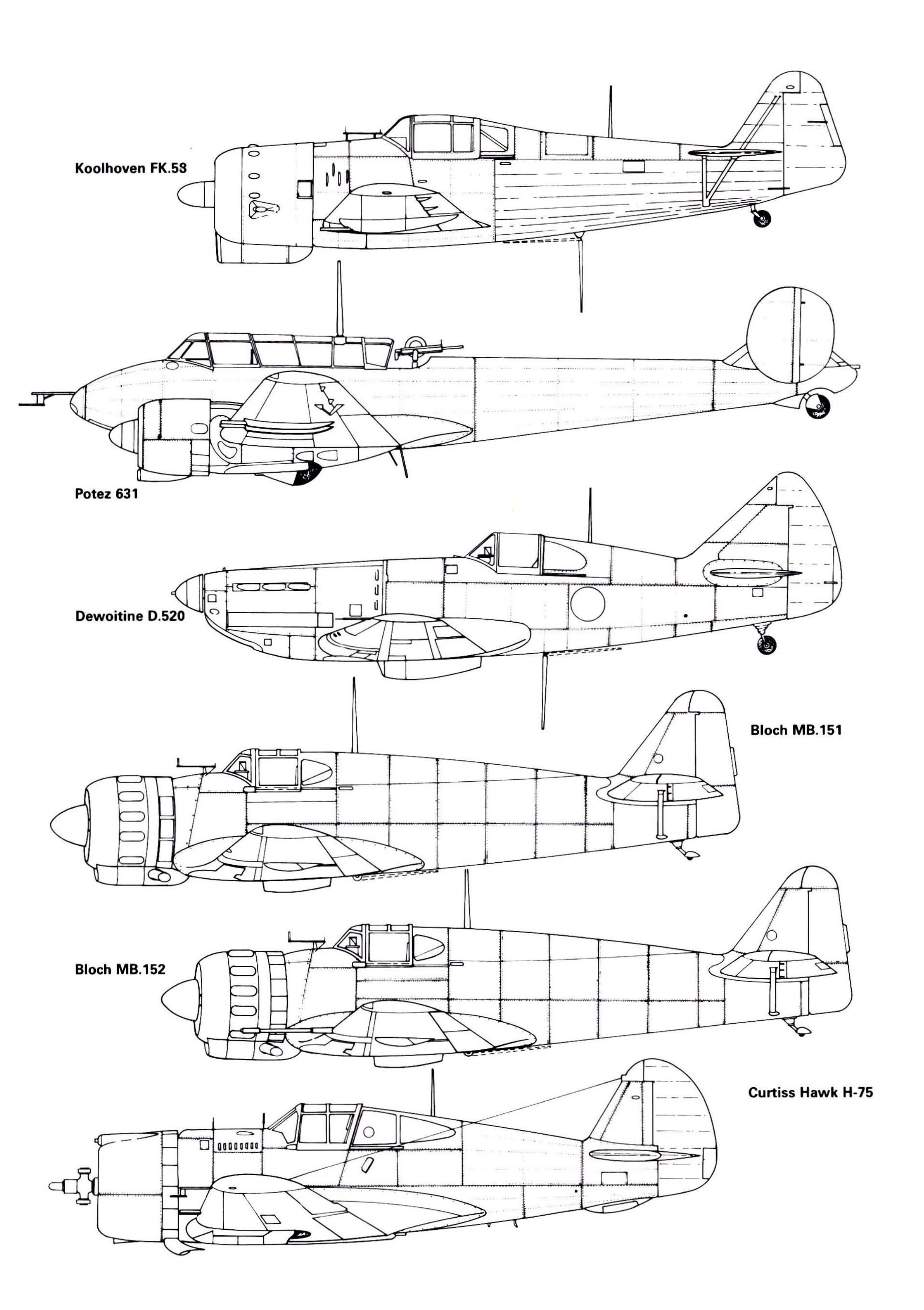
Después de la guerra, Sauvage permaneció en la *Armée de l'Air*, y ascendió a *Capitaine* en 1954. Antes de su muerte, en septiembre de 1977, escribió dos autobiografías.

Ases franceses, según relación del *Servicio histórico de l'Armee de l'Air*

Nombre	Confirmados	Probables
Clostermann, Pierre	33	5
Albert, Marcel	23	2
Demozay (Morlaix), Jean	21	2
Le Gloan, Pierre	18	3
André, Jacques	16	4
Delfino, Louis	16	4
Marin La Meslée, Edmond	16	4
La Poype, Roland de	16	2
Sauvage, Roger	16	1
Dorance, Michel	14	4
Littolf, Albert	14	4
Lorillon, Pierre	14	4
Plubeau, Camille	14	4
Cuffaut, Léon	13	4
Boillot, Pierre	13	1
Lemare, Georges	13	0
Marchi, Robert	13	0
Martin, Robert	13	0
Accart, Jean	12	4
Vasatko, Aloïs (Tchèque)	12	2
Blanck, Georges	12	1
Lefol, Georges	12	1
Le Nigen, Edouard	12	1
Madon, Michel	11	4
Risso, Joseph	11	4
Vuillemain, Léon	11	4
Lefèvre, Marcel	11	3
Perina, Frantisek (Tchèque)	11	2
Valentin, Georges	11	2
Tallent, Maurice	11	1
Rouquette, Marcel	10	6
Gauthier, Gabriel	10	2
Morel, François	10	2
Castin, Robert	10	1
Challe, Maurice	10	1
Durand, Albert	10	1
Baptizet, Georges	9	4
Denis, James	9	4
Martin, René	9	3
Penzini, Dominique	9	2
Gouby, Robert	9	1
Legrand, André	9	1
Bressieux, Jérémie	9	0
Cukr, Venceslas (Tchèque)	9	0
Matras, Pierre	9	0
Mourier, Yves	9	0
Rey, Jean-Marie	9	0
Boudier, Michel	8	4
Moynet, André	8	4
Tesseraud, Georges	8	4
Doudies, Jean	8	3
Carbon, Yves	8	2
Duval, Roger	8	2
Warnier, François	8	2
Amarger, Maurice	8	1
Challe, René	8	1
Foucaud, Henri	8	1
Mertzisen, Gabriel	8	1
Parnière, Marcel	8	1
Pissotte, Georges	8	1
Williame, Robert	8	1
Moret, Antoine	8	0
Thollon, Robert	8	0
Dechanet, Pierre	7	2
Gagnaire, Edgar	7	2
De Chabrignac, François de Geoffre	7	2
Monraisse, Marie Hubert	7	2
Marie, Louis	7	2
Paulhan, Jean	7	2
Bleton, Pierre	7	1
Charras, Marc	7	1
Dupérier, Bernard	7	1
Elmlinger, Georges	7	1
Guillaume, Edmond	7	1
Huvet, Robert	7	1
La Chapelle, Antoine de	7	1
Leblance, Emile	7	1
Rebière, Raoul	7	1
Salès, Edouard	7	1
Teillet, Roger	7	1
Béguin, Didier	7	1
Casenobe, Jean	7	0
Castelain, Noël	7	0
Chesnais, Charles	7	0
Girou, Jean	7	0
Guieu, Régis	7	0
Hebrard, Marcel	7	0
Iribarne, Robert	7	0
Montet (Martell), Pierre	7	0
Puybusque, Jacques de	7	0
Richard, Léon	7	0
Vybiral, Thomas (Tchèque)	7	0
Andrieux, Jacques	6	4
Muselli, Gérard	6	4
Pouyade, Pierre	6	3
Coutaud, Germain	6	2
Hugo, Henri	6	2
Villacèque, Pierre	6	2
Bon, Maurice	6	1
Miquel, Charles	6	1
Stehlik, Joseph (Tchèque)	6	1
Dorcy, Pierre	6	0
Doublet, Klébert	6	0
Hurtin, Jean	6	0
Joire, Jules	6	0
Manceau, Jean	6	0
Pomier Layrargues, René	6	0
Thierry, Emile	6	0
Lamblin, Jacques	5	4
Romey, Maurice	5	4
Grimaud, Henri	5	3
Codet, Marcel	5	3
Deniau, André	5	2
Aubin, René	5	2
Abrioux, Paul	5	1
Bouguen, Marcel	5	1
Garde, Georges	5	1
Krol, Waclaw (Polonais)	5	1
Loï, Martin	5	1
Nowakiewicz, Eugeniusz (Polonais)	5	1
Ougloff, Léon	5	1
Panhard, René	5	1
Ponteins, Denis	5	1
Raphenne, Henri	5	1
Taburet, Gaël	5	1
Villey, Pierre	5	1
Becquet, Émile	5	0
Boitele, Hubert	5	0
Dietrich, Henri	5	0
Gisclon, Justin dit Jean	5	0
Henry, Georges	5	0
Hotellier, Jean	5	0
Laureys (Kennard), Pierre	5	0
Papin Labazordière, Marie Louis	5	0
Petit Jean-Roget, Albert	5	0
Planchard, Henri	5	0
Roger, René	5	0
Satge, Marie	5	0
Saussol, Roger	5	0
Starke, Robert	5	0
Steunou, Marcel	5	0



Todos los dibujos de esta página corresponden a un MS.406C1, y están hechos a escala 1/72 (al igual que los aviones de la página siguiente)


Koolhoven FK.58
Potez 631
Dewoitine D.520
Bloch MB.151
Bloch MB.152
Curtiss Hawk H-75



Los pilotos franceses pasaron por la casi única experiencia de luchar tanto en el bando aliado como contra él durante la II GM. Equipada al estallar la guerra con unos aviones que probablemente eran de los más obsoletos de cuantos prestaban servicio en las principales fuerzas aéreas europeas, la *Armée de l'Air* quedó diezmada tras la *Blitzkrieg*. Con la abundancia de blancos, numerosas unidades de caza consiguieron acumular considerables registros a bordo de Curtiss Hawks, Morane MS.406 y Dewotines D.520, aunque también sufrieron graves pérdidas a manos de los Bf 109 y Bf 110 que acechaban en los cielos. Tras la capitulación de Francia a finales de junio de 1940, muchos ases siguieron volando en los escuadrones franceses de Vichy que habían escapado al norte de África. Poco después, muchos de sus pilotos entrarían en acción contra sus antiguos aliados sobre el norte de África –en particular en 1941 en Siria y oponiéndose a los desembarcos anglo-americanos de la operación *Torch* en noviembre de 1942, donde se cobraron numerosas víctimas entre los cazas y bombarderos de la US Navy y del Fleet Air Arm británico–. Muchos otros pilotos franceses escaparon también a Gran Bretaña tras la rendición de su país, y algunos de ellos consiguieron notables éxitos a los mandos de los Hurricanes, Spitfires y Tempest de la RAF. También en Rusia, con la formación del regimiento *Normandie-Niémen* en 1943, cerca de 40 pilotos franceses alcanzaron la condición de ases a bordo de los cazas Yak en el frente del Este.



